

٢٠٠٠
١٧
١٤

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري
كلية النقل البحري والتكنولوجيا
الاسكندرية

صناعة النقل البحري في المملكة الأردنية الهاشمية
عرض وتحليل
مع الإشارة الخاصة الى أهميتها الاقتصادية

اعداد
مصطفى أمين حسن مسّاد

رسالة مقدمة للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري
لاستكمال متطلبات منح درجة
دكتوراة الفلسفة
في
تكنولوجيا النقل البحري

إشراف

الاستاذ الدكتور احمد عبد المنصف.	الاستاذ الدكتور محمد عبد العزيز عجميه
مستشار رئيس الاكاديمية للنقل الدولي	استاذ الاقتصاد
الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري	كلية التجارة - جامعة الاسكندرية

٢٠٠٠ م

إقرار

أقر بأن المادة العلمية الواردة في هذه الرسالة قد تم تحديد مصدرها العلمي وأن مادة هذه الرسالة غير مقدمه للحصول على أي درجة علمية أخرى.
وأن مضمون هذه الرسالة يعكس آراء الباحث الخاصة وهي ليست بالضرورة الآراء التي نتبناها الجهة المانحة.

الباحث :

الاسم : مؤذامين مساد

التوقيع : 

قرار لجنة التحكيم والمناقشة :

تم مناقشة هذه الرسالة وإجازتها بتاريخ : / /

أعضاء اللجنة

الأستاذة المشرفون على الرسالة:

الاسم : د. عبد العزيز العجيه التوقيع : عبد العزيز

الاسم : د. أحمد عبد الحميد التوقيع : أحمد

الأستاذة المحكمين الداخليين :

الاسم : د. محمد صالح الخمار التوقيع : محمد

الاسم : د. راضى مساد التوقيع : راضى

الأستاذة المحكمين الخارجيين :

الاسم : د. محمد تاديس قريشه التوقيع : محمد

الاسم : _____ التوقيع : _____

أودعت هذه الرسالة بالمكتبة بتاريخ : / /

شكر وتقدير

جزيل الشكر يزجي لكل من الأستاذ الدكتور محمد عبد العزيز عجميه
والاستاذ الدكتور احمد عبد المنصف لتفضلهما بقبول الاشراف المباشر
والمواصل على هذه الرسالة وتقديمهما النصيح والتوجيه خلال كافة مراحل
البحث.

أشكر معالي الدكتور جمال الدين مختار رئيس الاكاديمية العربية للعلوم
والتكنولوجيا والنقل البحري الذي أتاح بجهده المميز الفرصة للتقدم لدرجة
الدكتوراة في هذه الجامعة المتخصصة في النقل البحري بالاسكندرية.

وانقدم كذلك بالشكر والعرفان بالجميل للدكتور رفيق عمر من جامعة
البراء في عمان على مساعدته العلمية طوال فترة إعداد الرسالة.

كما أتقدم بالتقدير والاحترام للدكتور رفعت رشاد - رئيس قسم الدراسات
العليا بكلية النقل البحري والتكنولوجيا على دعمه وتشجيعه لي طوال فترة
الدراسة .

كما انقدم بالشكر والتقدير للسيد الربان احمد الوكيل عميد كلية النقل البحري
والتكنولوجيا لجهوده المستمرة لرفع مستوى الكلية .

ولا يفوتني أن أذكر بالشكر والعرفان صبر ودعم وتشجيع زوجتي وأبنائي
وبناتي وكذلك أخواني، فلهم جميعا الشكر والتقدير.

وأخيراً، فالشكر والتقدير لكافة الأخوة والزملاء الذين قدموا لي الدعم
والمساعدة سواء بتوفير المعلومات أو تحليلها على أجهزة الحاسوب أو
بالدعم المعنوي والتشجيع المستمر.

كما يسرني أن أشكر السيدة ديانا زويد عظيم الشكر على طباعة هذا
البحث.

تقديم

يمثل النقل البحري حلقة من سلسلة النقل بوسائطه المختلفة، والذي يبدأ من نقطة خروج البضائع من مكان إنتاجها حتى وصولها للمستهلك الأخير، وهذه العملية عرفت بخدمة النقل من الباب الى الباب.

ولأغراض هذا البحث ، يحدد المقصود بصناعة النقل البحري ليشمل النقل متعدد الوسائط بالنقل البحري والبري والنقل بالسكك الحديدية والنقل الجوي.

ويتميز قطاع النقل البحري بأهميته في عمليات النمو الاقتصادي، حيث تشكل صناعة النقل البحري عنصراً مهماً في ميزان المدفوعات لمعظم الدول، وعلى ذلك فإن لسياسات النقل البحري تأثيرات كبيرة لا تقتصر على صناعة النقل البحري فقط، وإنما تمتد الى معظم عناصر الاقتصاد الوطني وربما الاقتصاد العالمي إلى حد ما، حيث تعتبر خدمات النقل البحري مكملات لنشاطات الإنتاج في كل من الاقتصاد الوطني للدولة والاقتصاد العالمي.

ومن أهم خصائص النقل البحري أنها صناعة معقدة، حيث هنالك عدد كبير من العناصر المؤثرة والمتأثرة بها، مما يجعل من عملية استحداث أو تبني سياسة ما لهذه الصناعة من العمليات كثيرة التعقيد الأمر الذي يتطلب الكثير من الدراسات لمنع أو تخفيض كثير من التضارب بين العناصر المكونة لصناعة النقل البحري.

مشكلة البحث

إن سياسة النقل البحري هي محصلة لسياسة عامة شاملة للعناصر الاجتماعية، الاقتصادية، العسكرية وغيرها الكثير من العناصر، وبالرغم من أن للنقل البحري تأثيراً اقتصادياً كبيراً على التجارة الخارجية للدول، إلا أن السياسة الأردنية في صناعة النقل البحري لا تزال غير محددة فهي تنظر الى قوانين

منظمة للاستثمار في هذه الصناعة، وكذلك شروط التوظيف في هذا المجال، وشروط النقل على السفن الأردنية، بالإضافة إلى محدودية المساعدات الحكومية للأسطول الأردني، سواء كانت المساعدات مباشرة أو غير مباشرة وأيضا التشريعات الفنية والتكنولوجية.

الافتراض العلمي

تفترض هذه الدراسة انه حتى يمكن إنشاء وتفعيل سياسة ناجحة لصناعة النقل البحري في الأردن فانه من الضروري دراسة واقع صناعة النقل البحري في المملكة الأردنية الهاشمية من كافة النواحي التي تؤثر أو تتأثر بهذه الصناعة، لا سيما من الناحية الاقتصادية، شاملاً ذلك بصورة خاصة العوامل التي تؤثر على الطلب على خدمات النقل البحري لكل من السلع والركاب في الأردن.

هدف البحث

وعلى ذلك، فان الهدف الأساسي لهذا البحث هو القيام بدراسة شاملة بالعرض والتحليل لصناعة النقل البحري في الأردن من كافة النواحي، بما في ذلك تعريف وتحديد المتغيرات التي تؤثر في الطلب على النقل البحري، مع اشارة خاصة الى الاهمية الاقتصادية لهذه الصناعة، وذلك حتى يمكن تطوير وتنفيذ سياسة ناجحة وواقعية للنقل البحري الأردني، ووضع خطة شاملة لتحديث النقل البحري الأردني في ضوء المتغيرات العالمية الحالية والمستقبلية.

وتنقر المكتبة الأردنية بصورة خاصة وفي الوطن العربي بصورة عامة إلى الدراسات المتخصصة في هذا المجال، وقد تستثني من ذلك جمهورية مصر العربية حيث تتوفر الدراسات والأبحاث المتخصصة في هذا المجال في الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، فقد أطلع الباحث على بعض ما كتبه الأستاذ الدكتور أحمد عبد المنصف في اقتصاديات النقل البحري، كما أطلع على

ما نشر في المكتبة المصرية، ويشار بصورة خاصة إلى كتاب اقتصاديات النقل البحري في العالم للدكتورة سميرة بدوي، وكتاب اقتصاديات النقل البحري لمؤلفه محمد سليمان هدي، والكتاب المترجم من قبل السيد مختار السويقي Economics of Sea Transport.

كما أطلع الباحث على بعض ما نشر في المملكة العربية السعودية، حيث أطلع على رسالة الدكتورة المطبوعة بعنوان (النقل البحري وتأثيره على تطور المملكة العربية السعودية)، والتي تقدم بها كاتبها الدكتور بهاء بن حسين عربي، للحصول على درجة الدكتوراة من جامعة ويلز في المملكة المتحدة عام ١٩٨٠.

بالإضافة إلى ذلك فقد أطلع الباحث بصورة مستمرة على المجلات والدوريات المتخصصة في صناعة النقل البحري مثل مجلة Lloyds Ship Manager ومجلة Lloyd's Shipping Economist ومجلة Sea Trade.

منهجية البحث

اعتمدت الدراسة على المنهجين الوصفي والاستنباطي، كما استخدمت الرسالة أدوات الإحصاء والتحليل المختلفة، وذلك للوصول إلى نتائج البحث.

ويتكون البحث بالإضافة إلى هذا التقديم ، من ثمانية فصول:

الفصل الأول : عرض عام لتطور نشاط صناعة النقل في الاردن

يناقش هذا الفصل موقع الاردن الجغرافي ومفهوم صناعة النقل ، وتطور الطلب على خدمات النقل في الاردن وكذلك ادارة النقل وتطور الاهمية الاقتصادية لصناعة النقل في الاقتصاد الاردني.

الفصل الثاني : الملامح الاقتصادية لصناعة النقل البحري في الاردن

ويتناول الفصل قطاع النقل البحري والموارد الاردنية كما يتضمن تفاصيل التجارة الخارجية الاردنية بما فيها تجارة الترانزيت. ثم يناقش ادارة الاسطول التجاري الاردني وكذلك الانشطة الرئيسية المرتبطة بقطاع النقل البحري كما يناقش هذا الفصل تأثير النقل البحري على الاقتصاد الوطني.

الفصل الثالث: الطلب على خدمات النقل البحري

ويناقش هذا الفصل حجم الصادرات والواردات الاردنية من السلع والركاب، كما يشتمل على دراسة لتحديد دالة الطلب على خدمات النقل البحري من السلع والركاب وقياس مرونة الطلب على خدمات النقل البحري في الاردن.

الفصل الرابع : عناصر العرض المؤثرة على صناعة النقل البحري

ويتناول تطور حجم الاسطول التجاري الاردني والمعرض من خدمات السفن التجارية كما يتطرق الى موضوع مواصفات السفن وأنواعها.

الفصل الخامس: العوامل المؤثرة على صناعة النقل البحري بالاردن

يناقش هذا الفصل بطريقة المنحى الفكري (Conceptual Approach) البيئة العامة لصناعة النقل البحري الاردني والعوامل المؤثرة على هذه الصناعة.

الفصل السادس: تقييم اداء صناعة النقل البحري وتأثيرها على الاقتصاد الاردني
 ويناقش هذا الفصل سياسات النقل البحري وأنواع الدعم المختلفة
 كما يشتمل على دراسة حالة (Case Study) لحصة الاسطول
 الاردني في السوق ثم يناقش صناعة النقل البحري على الاقتصاد
 الاردني من خلال دراسة العلاقة بين صناعة النقل البحري
 الاردني والنتائج القومي الاجمالي وحجم تجارته الخارجية.

الفصل السابع: النقل متعدد الوسائط وثورة اللوجستيات
 ويتناول هذا الفصل نشأة وتطور النقل متعدد الوسائط والمزايا
 الاقتصادية لاستعمالاته، كما يتناول الجوانب القانونية وتطور دور
 الموانئ المركزي باستخدام النقل متعدد الوسائط وكذلك
 الاهمية الاقتصادية للمناطق الحرة. كما يناقش الفصل الاعتبارات
 التسويقية والجغرافية للموانئ نتيجة لتطور النقل متعدد الوسائط.

الفصل الثامن : النتائج والتوصيات ٥٣٨٨٣٥
 يحتوي على النتائج والتوصيات التي توصلت اليها الدراسة.

تم الحصول على المعلومات المطلوبة عن طريق بعض المؤسسات المتخصصة،
 مثل: الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بالإسكندرية، الجامعة
 البحرية العالمية بالسويد، وزارة النقل الأردنية، مؤسسة الموانئ في العقبة، شركة
 الخطوط البحرية الوطنية الأردنية وشركة السلام الدولية للنقل والتجارة، الشركة
 الدولية لادارة البواخر، الجامعة الأردنية، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، غرفة
 الملاحة الدولية، مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، المنظمة البحرية العالمية ،
 الاتحاد العربي للناقلين البحريين، شركة الملاحة العربية المتحدة، وغيرها من
 المؤسسات وكذلك من المجالات والدوريات المتخصصة.

الفهرس

الصفحة

- أقرار	
I شكر وتقدير	
II تقديم	
IV الفهرس	
XIII قائمة الجداول	
XVII قائمة المختصرات	
XIX قائمة الرموز	

الفصل الاول : عرض عام لتطور نشاط صناعة النقل في الاردن

١-١-١ تمهيد	٢
١-٢ موقع الاردن الجغرافي	٢
١-٣ مفهوم صناعة النقل	٣
١-٤ تطور الطلب على خدمات النقل في الاردن	٦
١-٥ وسائل نقل الواردات والصادرات الاردنية	٨
١-٦ ادارة النقل	١٢
١-٦-١ ادارة النقل البري	١٢
أولاً- النقل على الطرق	١٢
ثانياً- النقل بالسكك الحديدية	١٨
١-٦-٢ ادارة النقل الجوي	٢٠
١-٦-٣ ادارة النقل البحري	٢٣
١-٦-٣-١ ميناء العقبة	٢٦
١-٧ تطور الهمية الاقتصادية لصناعة النقل في الاقتصاد الاردني	٣٠
أ - الاثر على العمالة	٣١
ب- الاثر على الاستثمار	٣٣

- ج- قطاع النقل وما يوفره من دخل اجنبي..... ٤١
- د- الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل في الاقتصاد القومي..... ٤٢
- ٨-١- الخلاصة..... ٤٣

الفصل الثاني : الملامح الاقتصادية لصناعة النقل البحري في الاردن

- ١-٢- تمهيد..... ٤٦
- ٢-٢- قطاع النقل البحري في الاردن..... ٤٦
- ٣-٢- الموارد الاردنية ٤٨
- ٤-٢- التجارة الخارجية الاردنية والنقل البحري..... ٥٠
- ٥-٢- تجارة الترانزيت..... ٥٢
- ٦-٢- حركة الصادرات والواردات بميناء العقبة..... ٥٣
- ٧-٢- ادارة الاسطول التجاري الاردني..... ٥٧
- ٨-٢- الانشطة المساندة لقطاع النقل البحري (اللوجيستيات)..... ٦٠
- ٩-٢- تأثير النقل البحري على الاقتصاد الوطني..... ٦٤
- أ- أثر النقل البحري على العمالة..... ٦٥
- ب- أثر النقل البحري على ميزان المدفوعات..... ٦٩
- ج- النقل البحري الاردني والنتائج القومي الاجمالي..... ٧٨
- د- التأثير الاقتصادي للاسطول الوطني..... ٨٠
- ١٠-٢- الخلاصة..... ٨١

الفصل الثالث : الطلب على خدمات النقل البحري

- ١-٣- مقدمة ٨٤
- ٢-٣- نقل السلع..... ٨٦
- ٣-٣- نقل الركاب..... ٩٥

- ٥-٨ -العوامل التنظيمية في صناعة النقل البحري بالاردن..... ١٦٦.
- ٥-٩ -الجانب الاداري في النقل البحري الاردني ١٦٨.
- ٥-١٠ -الوضع السياسي وتأثيره على النقل البحري في الاردن ١٧١.
- ٥-١١ -العامل الاقتصادي ١٧٧.
- ٥-١٢ -اثر العامل الاجتماعي على النقل البحري..... ١٧٨.
- ٥-١٣ -الخلاصة ١٨٠.

الفصل السادس : تقييم اداء صناعة النقل البحري وتأثيرها على الاقتصاد الاردني.

- ٦-١ -مقدمة ١٨٣.
- ٦-٢ -سياسة النقل البحري ١٨٣.
- ٦-٣ -السياسة الاردنية للنقل البحري..... ١٨٦.
- ٦-٤ -ادوات سياسة النقل البحري..... ١٩٣.
- ٦-٤-١ -سياسة المنافسة في الاردن..... ١٩٣.
- ٦-٤-٢ -الخصخصة..... ١٩٤.
- ٦-٤-٣ -تشغيل الايدي العاملة لبحرية ١٩٦.
- ٦-٤-٤ -تسجيل السفن..... ١٩٩.
- ٦-٤-٥ -الشؤون البحرية الدولية..... ٢٠٠.
- ٦-٤-٦ -صناعة النقل البحري وارتباطها بصناعة السفن
- وسوق التأمين..... ٢٠٠.
- ٦-٥ -المؤسسات البحرية في المملكة..... ٢٠١.
- ٦-٦ -دراسة حالة (حصص الاسطول الاردني في السوق)..... ٢٠٢.
- ٦-٦-١ السوق الاردني - الاوربي ٢٠٣.
- ٦-٦-٢ السوق الالماني ٢١٠.
- ٦-٦-٣ الواردات الاردنية من المملكة المتحدة..... ٢١٣.

- ٢١٣-٦-٧- تأثير صناعة النقل البحري على الاقتصاد الاردني. ٢١٣
- ٢٢٠-٦-٨- الخلاصة. ٢٢٠

الفصل السابع : النقل متعدد الوسائط واللوجيستيات

- ٢٢٤-٧-١- مقدمة. ٢٢٤
- ٢٢٥-٧-٢- ثورة الحاويات. ٢٢٥
- ٢٢٩-٧-٣- منشأ تعددية وسائط النقل ٢٢٩
- ٢٣٠-٧-٤- المزايا الاقتصادية للنقل متعدد الوسائط. ٢٣٠
- ٢٣٣-٧-٥- شركات النقل متعدد الوسائط ٢٣٣
- ٢٣٤-٧-٦- الجوانب القانونية للنقل متعدد الوسائط ٢٣٤
- ٢٣٦-٧-٧- مشغل وسائط النقل المتعددة. ٢٣٦
- ٢٣٨-٧-٨- وثيقة النقل متعدد الوسائط. ٢٣٨
- ٢٤٠-٧-٩- مسؤولية المشغل. ٢٤٠
- ٢٤٠-٧-١٠- تطور دور الموانئ البحرية. ٢٤٠
- ٢٤٣-٧-١١- الاعتبارات الجغرافية لتطور الموانئ. ٢٤٣
- ٢٤٤-٧-١٢- الوضع التنافسي للموانئ. ٢٤٤
- ٢٤٥-٧-١٣- موقع العقبة الجغرافي. ٢٤٥
- ٢٤٦-٧-١٤- المناطق الاقتصادية الحرة. ٢٤٦
- ٢٤٩-٧-١٤-١- أثر المنطقة الاقتصادية على سائر الاقتصاد. ٢٤٩
- ٢٥٠-٧-١٤-٢- اختيار العقبة منطقة اقتصادية خاصة. ٢٥٠
- ٢٥١-٧-١٤-٣- شروط نجاح التجربة وتحليل المخاطر. ٢٥١
- ٢٥٢-٧-١٤-٤- المزايا النسبية والتنافسية للعقبة. ٢٥٢
- ٢٥٩-٧-١٥- تطبيق النقل متعدد الوسائط في الاردن. ٢٥٩
- ٢٦١-٧-١٦- مستقبل صناعة النقل البحري. ٢٦١

٢٦٣	١٧-٧ الاثر التكنولوجي على صناعة النقل البحري
٢٦٤	١٨-٧ النقل البحري واللوجيستيات
٢٦٥	١٩-٧ - الخلاصة
٢٦٦	الفصل الثامن : النتائج والتوصيات
٢٦٧	١-٨ النتائج
٢٦٩	٢-٨ التوصيات
٢٧٥	- قائمة المراجع

قائمة الجداول

رقم الجدول	اسم الجدول	الصفحة
١-١	مجموعة الواردات الاردنية على وسائل النقل المختلفة	٨
٢-١	الصادرات الاردنية بمختلف وسائل النقل.....	١٠
٣-١	شبكة الطرق البرية في الاردن.....	١٣
٤-١	اسطول الشاحنات العاملة في الاردن.....	١٥
٥-١	حركة نقل البضائع بالشاحنات.....	١٧
٦-١	نشاطات مؤسسة سكة الحديد - العقبة.....	١٩
٧-١	حركة نقل الركاب والبضائع جوا.....	٢١
٨-١	حركة شحن البضائع في ميناء العقبة.....	٢٧
٩-١	تحليل الموقع التسويقي لميناء العقبة.....	٣٠
١٠-١	النسب المئوية لفرص العمل لبعض القطاعات الاقتصادية.....	٣١
١١-١	فرص العمل التي توفرها قطاعات النقل في الاردن.....	٣٢
١٢-١	تطور الكلفة الاستثمارية لحلق وظائف.....	٣٣
١٣-١	الاستثمار في الوحدات الثابتة.....	٣٤
١٤-١	الاهمية النسبية للاستثمارات في الوحدات الثابتة.....	٣٤
١٥-١	حجم الاستثمار في الوحدات المتحركة.....	٣٥
١٦-١	التطور النسبي للاستثمار في الوحدات المتحركة.....	٣٦
١٧-١	النسبة المئوية لمعدلات النمو في النقل البري.....	٣٧
١٨-١	معدلات النمو في النقل البحري.....	٣٨
١٩-١	النسبة المئوية لمعدلات النمو في النقل الجوي.....	٣٨
٢٠-١	عدد فرص التعليم والتدريب لقطاعات النقل.....	٣٩
٢١-١	النسبة المئوية للمساهمة في الناتج القومي الاجمالي.....	٤٣
١-٢	الصادرات والواردات الاردنية (بالدينار)	٥١

٢-٢	حجم البضائع الترانزيت في ميناء العقبة	٥٢
٣-٢	اجمالي الصادرات والواردات المارة من ميناء العقبة.	٥٣
٤-٢	حركة الركاب من حلال ميناء العقبة.	٥٥
٥-٢	حركة السيارات من خلال خط العقبة - نربيع.	٥٧
٦-٢	تطور نسبة العاملين في قطاع النقل البحري الاردني الى القوى العاملة ٦٧	
٧-٢	نسبة المنشآت لاعداد العاملين في النقل البحري بدول الاتحاد الاوروبي. ٦٨	
٨-٢	النسبة المئوية لاجور النقل البحري منسوبة الى جملة الاجور	٦٩
٩-٢	نفقات وايرادات النقل البحري.	٧٧
١-٣	حجم الصادرات والواردات الاردنية والترانزيت عبر ميناء العقبة. ..	٨٦
٢-٣	البيانات المستخدمة في تقدير الدالة رقم (٢)	٩١
٣-٣	البيانات المستخدمة في تقدير الدالة رقم (٥)	٩٥
٤-٣	حركة الركاب والسيارات خلال السنوات ١٩٨٥-١٩٩٨.	٩٦
٥-٣	عدد الركاب المسافرين من وإلى الأردن.	٩٧
٦-٣	البيانات المستخدمة في تقدير الدالة رقم (٨)	٩٩
٧-٣	البيانات المستخدمة في تقدير الدالة رقم (١١) والدالة رقم (١٣) ..	١٠١
٨-٣	تقديرات مرونات الطلب على خدمات النقل البحري للسلع والركاب. ١٠٥	
١-٤	حمولة الاسطول التجاري البحري الاردني	١١٥
٢-٤	حجم الاسطول بالنسبة لجنسية راس المال الاردنية.	١١٧
٣-٤	قائمة السفن التي ترفع العلم الاردني.	١٢٢
٤-٤	حمولات السفن الاردنية.	١٢٤
١-٥	كفاءة بعض موانئ الشرق الاوسط.	١٤٧
٢-٥	معدات مناولة البضائع في ميناء العقبة.	١٤٩
٣-٥	الوحدات البحرية لدى مؤسسة الموانئ/ العقبة.	١٥٠
٤-٥	مساحات التخزين في ميناء العقبة.	١٥٠

١٥١	الخدمات الفنية المصاحبة للنقل البحري في العقبة.....	٥-٥
١٥٦	الاسطول الاردني ١٩٨٨-١٩٩٨	٦-٥
٢٠٥	سوق انتويرب والعقبة.....	١-٦
٢٠٩	الخطوط العاملة على خط شمال اوروبا - العقبة.....	٢-٦
٢١٠	حصصة الخطوط العاملة على خط شمال اوروبا - العقبة.....	٣-٦
٢١١	حركة البضائع من ميناء هامبورج الى العقبة.....	٤-٦
٢١٧	البائع المحلي الاجمالي ، انتاج قطاع التعدين ، حجم التجارة الاردنية	٥-٦
٢١٩	ايرادات ميناء العقبة ١٩٨٨-١٩٩٨	٦-٦

قائمة المختصرات

AHP	Analytic Hierarchical Process
B.O.T.	Built, Operate, Transfer
BIMCO	Baltic and International Maritime Council
C&F	Cost and Freight
CIF	Cost Insurance and Freight
CMR	Convention on the contract for the International Carriage of Goods by Road , Genera, 1956
CPI	Consumer Price Index
DWT	Dead Weight Tonnage
EDI	Electronic Data Interchange Messages
FIATA	International Federation of Forwarding Agents Association.
FOB	Free On Board
GDP	Gross Domestic Product
GRT	Gross Registered Tonnage
ICC	International Chamber of Commerce
IMO	International Maritime Organization
INSA	International Ship Owners Association
ISM	International Safety Management
JNSL	Jordan National Shipping Lines
L.R.	Lloyds Register of Shipping
M	Mining
MIF	Multinational Interception Forces
MRA	Multiple Regression Analysis
MT	Multimodal Transport
NVP	Net Present Value
QIZ	Qualified Industrial Zone
Ro-Ro	Roll on – Roll off

STCW	Standards on Training Certification and Watch keeping
SWOT	Strength, Weakness, opportunities, Threats
TT	Total Trade
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development
UNDP	United Nations Development Programme
UNSC	United Nations Sanction Committee
WMU	World Maritime University

قائمة الرموز

N	عدد القطاعات الإنتاجية ..
X_i	منتج القطاع (i) ..
a_{ij}	المعامل الفني للإنتاج ..
I	مصفوفة تعريفية أحادية ..
A	مصفوفة المعاملات الفنية ..
SH	حجم النقل البحري ممثلاً بالحمولة الساكنة ..
F_i	الطلب النهائي للقطاع (i) ..
F	الطلب النهائي ..
E_t	نسبة الخطأ (Error) ..
a_0	معامل ثابت ..
a_1, a_2, a_3	معاملات المتغيرات ..
t	الزمن ..
R^2	معامل التحديد ..
R	نسبة السلع المنقولة بحراً إلى إجمالي التجارة الخارجية الأردنية ..
P	نسبة تكلفة نقل الطن الواحد من السلع بحراً إلى تكلفة نقله برّاً ..
X	نسبة التجارة الخارجية الأردنية إلى مجموع التجارة لدول الشرق الأوسط ..
D	متغير وهمي ..
SPSS	نظام التحليل الإحصائي في العلوم الاجتماعية ..
GDP	الناتج القومي الإجمالي ..
TT	حجم التجارة الكلي ..
M	مجموع إنتاج قطاع التعدين في الأردن ..

SG.....	حجم السلع المنقولة بحراً عبر ميناء العقبة بالأطمان
SE.....	الخطأ المعياري
DW.....	ديرين - واتسون (Durbin - Watson)
PSG.....	تكلفة نقل الطن الواحد من السلع بحراً بالدولار
PL.....	تكلفة نقل الطن الواحد من السلع برأ بالدولار
Y	متوسط الدخل الفردي الحقيقي في الأردن بالدولار
SS.....	نسبة الركاب المسافرين بحراً الى مجموع الركاب المسافرين من وإلى الأردن
	النسبة المئوية لتكلفة نقل الركاب بالبحر الى تكلفة نقله حواً من الأردن الى مصر في
P	الساعة الواحدة
YY.....	نسبة متوسط دخل الفرد الحقيقي في الأردن الى متوسط دخل الفرد الحقيقي في الشرق الاوسط
SP.....	عدد الركاب المسافرين بحراً عبر ميناء العقبة
PA.....	تكلفة الساعة الواحدة للسفر جواً الى مصر
AP.....	اجرة السفر بالساعة الواحدة حواً من الأردن الى مصر
PS	تكلفة الساعة الواحدة للسفر بحراً الى مصر

الفصل الأول

عرض عام لتطور نشاط صناعة النقل في الاردن

١- عرض عام لتطور نشاط صناعة النقل في الاردن

١-١ تمهيد

يهدف هذا الفصل الى التعرف على طبيعة صناعة النقل وأهميتها على المستويات المحلية والاقليمية والدولية، ودورها في خدمة الانتاج والتبادل التجاري ونقل الركاب. كذلك ، يرمي هذا الفصل الى لقاء الضوء على قطاع النقل بفروعه الثلاث البحري، البري والجوي في المملكة الاردنية الهاشمية وتطوره عبر السنين وأهميته ومساهماته في مختلف جوانب النشاط الاقتصادي في الاردن من خلال البيانات الاحصائية المتوفرة.

٢-١ موقع الاردن الجغرافي

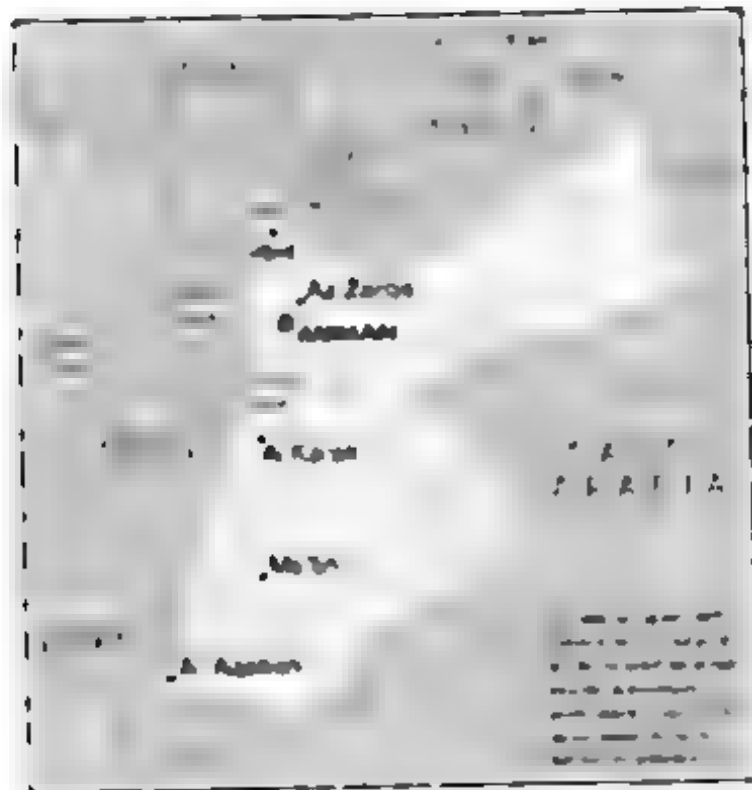
يعتبر الموقع الجغرافي لمكان ما رأس مال طبيعي وسياسي نفين ومورد أصيل من موارد ثروته القومية ^(١) . وأهمية الموقع للاردن تعطيه مكانة هامة سواء من الناحية الجغرافية أو الاقتصادية أو السياحية أو السياسية.

ولموقع الاردن اهمية في مجال النقل والتجارة، فهو يمثل حلقة تصل بين الجهات المدارية والموسمية في جنوب شرق آسيا وشرقها، وبين جهات البحر المتوسط واوروبا الوسطى والعربية، وبذلك فهو طريق للربط بين الشرق والعرب سواء كان براً أو بحراً أو جواً. كما يمثل الاردن موقعاً وسطاً بين أقطار الوطن العربي حيث تتاحم الاردن اربع دول عربية يبلغ مجموع اطوال حدوده معها ١٨٠٤ كم ^(٢)، وقد ساعدت هذه الحدود على سهولة الاتصال بين الاردن والدول المجاورة بطرق مريحة سهلة فأصبحت هذه الطرق سبلاً سهلة لحركة للتجارة بين الاردن وهذه الدول، أو هذه الدول بين بعضها البعض وكذلك بين الدول الاجنبية وهذه الدول العربية . كما منح هذا الموقع ميناء العقبة - المصد البحري الوحيد في الاردن - اهمية اقتصادية خاصة ليس كميناء اردني فقط وبما كمبء يؤمل ان يكون له دوراً محورياً لخدمة

١- حمدان، جمال، ١٩٦٧، شخصية مصر دراسة في عقيدة المكان، دار الهلال ، القاهرة

٢- المرجع السابق

مصنعة للمركبات، وذلك بهدف دعمه من الضروري أن يتسبب تدهور من هذه
المركبات للمركبات، لا سيما في حال الظروف الاقتصادية السيئة من الموانئ الموانئ



شكل رقم (١-١) خريطة المملكة الأردنية الهاشمية
المصدر: شبكة الانترنت

١-٣ مفهوم صناعة النقل

يعرف النقل بأنه العملية التي يتم من خلالها نقل البضائع من مكان إلى مكان آخر.
لصحة هذه العملية، لابد من وجود شبكة من الطرق والموانئ التي تربط بين
نقاط الإنتاج والتوزيع. تتم بدون العمليات التي تخرجها إلى حيز التنفيذ.

وتعتبر وسائل النقل وتطورها دليلاً على تطور المجتمعات، حيث إن الدول المتقدمة تعتمد ضمن ما تعتمد عليه قدرتها على استخدام وتطوير وسائل نقلها بهدف نقل وتسويق تجارتها، وحمايتها. وبالمفهوم الشامل، يعتبر النقل هو الفاعلية اللازمة لتحقيق ما يطلق عليه "المنفعة المكائبة" أي نقل السلعة من مكان إلى آخر وكل ما يرتبط بهذه العملية. والنقل بصورة عامة يخدم أغراضاً اقتصادية سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة.

وكما هو معروف فإنه لا يمكن أن يكون هناك تجارة بدون عملية نقل، تماماً كما لا يكون نقل بدون عملية تجارة فالتجارة غاية والنقل وسيلة تحقق هذه العاية ^(١).

فالنقل بصورة عامة والنقل البحري بصورة خاصة يدعم التجارة الدولية لحساب الاقتصاد العالمي. ويحقق قطاع النقل بأشكاله المختلفة ما يطلق عليه بالمسعة المكائبة (Place Utility).

ويمكن أن يكون النقل بما في ذلك النقل المائي داخلياً لخدمة الدولة الواحدة كما يمكن أن تكون عملية النقل لخدمة المجتمع الإقليمي أو الدولي حيث يقوم عندئذ بتوفير وسائل الاتصال والربط بين دول العالم والمراكز الاقتصادية فيها .

وتتميز صناعة النقل المائي بكونها الأرخص في التكلفة مقارنة بوسائل النقل الأخرى، كما تنفرد أحياناً هذه الصناعة بعدم إمكانية منافستها من قبل وسائل النقل الأخرى في خدمة التجارة العالمية وعلى الأخص بصدد المسافات الطويلة.

وتؤثر تكاليف النقل على توطن الصناعات المختلفة والتي تؤثر فيها عدة عوامل مثل القرب من مصادر المواد الأولية والوقود والقرب من الأسواق ومراكز العمال وعندما

(١) هدى، محمد سليمان ، ١٩٨٣، اقتصاديات النقل البحري، دار للجامعات المصرية

تكون تكاليف النقل تشكل الجزء الأكبر من تكاليف الإنتاج بسلعة ما ، فإنها تصبح العامل المسيطر على توطين الصناعة.

كما تلعب أجور النقل دوراً مهماً في تحديد أماكن الأسواق، وقد يكون هذا التأثير أكبر من تأثير الصناعة في تحديد مواطن الصناعة. حيث يكون أفضل مكان لتوطن مركز الأسواق هو الموقع الذي يتصف بكون تكاليف نقل البضائع الموجهة إليه والخارجة منه أقل ما يمكن.

ونظراً للتقدم التكنولوجي وتزايد عدد سكان العالم تزايداً كبيراً خلال النصف الثاني من القرن الماضي، فقد ازدادت حاجة الأفراد من السلع والخدمات، مما ترتب عليه زيادة كبيرة في حجم التجارة الدولية بكافة وسائط النقل وكذلك زيادة في أعداد الركاب المقولنين عن طريق البحر. ونظراً للتقدم الذي تحقق في صناعة وتشغيل وسائط النقل ومن بينها النقل البحري، فقد نجم عن ذلك آثار في مجال تقسيم العمل الدولي وتخصيص الموارد وكذلك التأثير على ميكانيكية السوق العالمية للسلع والخدمات.

ويوفر الاستثمار في قطاع النقل فرصاً جديدة لقوة العمل في قطاعاته المتعددة. كما ينجم عن تطور وتقدم قطاع النقل زيادة ملموسة في حجم التجارة الخارجية ، ويعتبر النقل جزءاً مهماً من النشاطات التجارية بحيث لا يمكن النظر لأحدهما دون الآخر. وعليه فإن خدمة النقل بأنواعه المختلفة وبكفاءة، تعتبر شرطاً أساسياً لتدفق السلع والأشخاص إلى الدرجة التي ترفع كفاءة العمل بالنسبة لمختلف النشاطات الاقتصادية، سواء داخل الدولة الواحدة أو بين الدول المختلفة.

كما إن حاجة الدول لتبادل السلع المختلفة، تؤدي إلى نمو التجارة ومعها نمو في وسائل النقل المختلفة. فالتجارة والنقل يؤثران في بعضهما البعض سلباً أو إيجاباً.

وتبعاً لحاجات التجارة المختلفة، فقد تطورت وسائل النقل المختلفة. فقد استندت حصاره الامم الحديثة الى قدرتها على استخدام هذه الوسائط وتطويرها بهدف ترويج تجارتها الخارجية وتجهيرها من جهة ولحماية هذه التجارة من جهة أخرى^(١)

وبالنسبة للاردن فإن ازدياد تجارة المنطقة سوف يتطلب حجماً كبيراً من الاستثمار في قطاع النقل، ولذا فإن الحكومة لن تكون قادرة على حمل هذا العبء بمفردها سواء من ناحية الكلفة المالية للاستثمار أو المتطلبات الادارية الكبيرة، وعلى ذلك فإنه سيكون هنالك مجالاً واسعاً للقطاع الخاص في مجال النقل وبالرغم من ذلك فإنه ينظر الى قطاع النقل على أساس أنه يشكل عنصراً مهماً من عناصر الاقتصاد الوطني لا بد أن يكون للحكومة دوراً مهماً فيه.

فمسؤولية التخطيط لقطاع النقل تقع على عاتق وزارة النقل، حيث أنها الجهة الحكومية التي لديها الصلاحية القانونية على هذا القطاع، لذا نجد أن تعيد مشاريع النقل المختلفة والإشراف الإداري عليها يتم من خلال دوائر حكومية متعددة، كما أن لبعض المؤسسات الحكومية والخاصة مسؤوليتها المحددة.

بالإضافة الى ذلك، تقع مسؤولية تنظيم علاقة الحكومة بالهيئات العربية والدولية في مجال النقل ضمن مسؤوليات وزارة النقل، كما أن الوزارة أيضاً مسؤولة عن تحديد أجور النقل للباصات والسيارات الصغيرة في المملكة.

١-٤ تطور الطلب على خدمات النقل في الاردن

يخدم قطاع النقل الاردني، كلا من الاقتصاد الاردني وكذلك الدول المجاورة، حيث يوفر هذا القطاع حوالي ٩٨ ألف فرصة عمل، أي ما يوازي ١١% من القوى

(١) السيد، رباد ، ١٩٨٤، للشحن والتجارة الخارجية الجزء الثاني، شركة للشرق الاوسط للطباعة

للعاملة الاردنية، بالاصافة الى انه يساهم و معه قطاع الاتصالات ^(١) بحوالي ١٢% من الناتج القومي الاجمالي ^(٢)، كما يساهم القطاع بشكل كبير في الاستثمار الوطني والبنية التحتية للمملكة .

وبصورة عامة ، يتم استيراد وتصدير السلع عن طريق الجو أو البحر أو البر، ويعتمد ذلك على عدة عوامل أهمها طبيعة السلع المقولة وأهمية سرعة وصولها وكذلك بعدها عن نقطة التصدير أو الاستيراد وتكلفة نقلها.

وتتميز بعض السلع بضرورة نقلها عن طريق البحر، مثل الحمولات الكبيرة وتلك التي تنقل بصورة سائبة مثل الفوسفات والقمح والنفط، كما تتميز بعض السلع الأخرى بتفضيل نقلها عن طريق الجو مثل الأدوية والمواد الثمينة ، كما يمكن نقل بعض السلع براً لعدم وجود موانئ قريبة من أماكن التصدير أو الاستيراد لو لارتقاع تكلفة نقلها بالبحر .

ومما هو جدير بالذكر انه من المنتظر أن يكون للسلام في منطقة الشرق الاوسط دور في تطور اقتصاديات المنطقة بالاصافة الى خلق نوع من التكامل الاقتصادي فيها. وعلى ذلك فمن المتوقع ان يزداد دور الاردن الاقليمي في مجال النقل، حيث ان معظم طرق التجارة بين منطقة شرق البحر الابيض المتوسط والخليج العربي تمر عبر الاردن.

تشير النظرة التاريخية الى ان الحط الحديدي الحجري الذي بني من قبل الدولة العثمانية قبل الحرب العالمية الاولى ربط الاردن بكل من تركيا وسوريا وعرب المملكة العربية السعودية. ففي عام ١٩٢١ لم يكن في المملكة باستثناء هذا الحط أي

١- تدمج الاحصائيات الرسمية الرسمية مساهمات قطعي النقل والاتصالات معا في سد واحد يصعب فصلهما .

٢- دائرة الاحصاءات العامة، التقرير السنوي ١٩٩٧

خطوط للنقل سواء البرية أو البحرية أو الجوية، إلا أن المملكة في بداية الالعية الثالثة تشهد تطوراً ملحوظاً في مجالات النقل المختلفة. فالخطوط الجوية الملكية الاردنية تربط المملكة بكل من أمريكا ولوروبا والشرق الاقصى، كما ان ميناء العقبة يخدم التجارة الاردنية بصورة خاصة وتجارة المنطقة بشكل عام. وترتبط كافة المدن والقرى الاردنية بشبكة جديدة من الطرق البرية.

١-٥ وسائل نقل الواردات والصادرات الاردنية

أولاً : الواردات الاردنية

يبين الجدول رقم (١-١) مجموع الواردات الاردنية على وسائل النقل المختلفة من الاعوام ١٩٩٣-١٩٩٧.

جدول رقم (١-١) مجموعة الواردات الاردنية على وسائل النقل المختلفة (١٩٩٣-١٩٩٧)

الوزن بالالف طن					واسطة النقل
١٩٩٧	١٩٩٦	١٩٩٥	١٩٩٤	١٩٩٣	
٥٧٢٤	٥٩٨٩	٥٤٨٥	٥٥٦٠	٥٨٤١	الواردات بوسائط النقل البرية
٢٥,٦	١٩,٤	١٩	١٨٧	١٩	الواردات بوسائط النقل الجوية
٣,٣١	٣٤٦٤	٢٧٣٢	٣١٢٢	٢٩١٩	الواردات بوسائط النقل البحرية
٦٧٠٤	٥٠٦١	٦٧٠٤	٣٨٧٦	١٢٧٦	الواردات بوسائط النقل البحري (نقل الزيت)
١٥٤٨١,٦	١٤٥٣٣,٤	١٤٩٤٠	١٢٥٦٦,١	١٠٠٥٥	جملة الواردات

المصدر: دائرة الإحصاءات العامة ١٩٩٨-١٩٩٣

ويتبين من الجدول رقم (١-١) ما يلي:-

أ- يتمتع النقل البحري بأهمية كبيرة حيث بلغ حجم الواردات الأردنية بشقيها (بالنسبة لواردات الأردن وكذلك بالنسبة لواردات برسم الترانزيت) عام ١٩٩٧ حوالي ٦٣% من جملة الواردات. وتمثل الواردات الأردنية برسم الترانزيت تلك البضائع المنجهة للعراق عبر ميناء العقبة الأردني.

ب- تمثل البضائع المنقولة جواً نسبة منخفضة بلغت ١٧,٠% عام ١٩٩٧ وقد حافظت هذه البضائع على نسبة ثابتة تقريباً بين الأعوام ١٩٩٤ و ١٩٩٧ وتعكس هذه السبب انخفاض أهمية النقل الجوي بالنسبة للتجارة الأردنية.

ج- بلغت نسبة الواردات المنقولة بوسائل النقل البرية أعلى نسبة لها عام ١٩٩٣ حيث بلغت ٥٨,٠٩%، بينما بلغت أدنى نسبة لها عام ١٩٩٥ حيث بلغت ٣٦,٧% وقد حافظت هذه الواردات على قيمة ثابتة تقريباً طوال فترة البحث، إلا أن نسبتها المثوية قد تغيرت بسبب تغيير كمية البضائع المنقولة بحراً (برسم الترانزيت).

كما يتضح من الجدول ثبات الواردات الأردنية تقريباً بوسائل النقل البرية وكذلك الواردات الأردنية المنقولة بحراً، بينما ارتفعت الواردات غير الأردنية والمنقولة عبر الأردن (الترانزيت) وبالذات للعراق والتي كانت قد انخفضت بسبب الخطر الدولي والمفروض منذ عام ١٩٩٠، ويعود السبب في الارتفاع إلى تنفيذ عمليات الاستيراد من خلال برنامج النفط مقابل الغذاء.

ومن الحدير بالذكر أن النسبة الكبرى من الواردات الأردنية عن طريق البحر يتم نقلها بوسائل نقل غير أردنية كما سيتم مناقشة ذلك في الفصول القادمة. أما بالنسبة للواردات الأردنية بوسائل النقل البرية فيتم نقل معظمها بوسائل نقل أردنية، ومبني

مناقشة ذلك لاحقاً في هذا الفصل، كما سيتم مناقشة الواردات الاردنية عن طريق الجو لاحقاً في هذا الفصل أيضاً.

ثانياً : الصادرات الاردنية

بعد أن استعرضنا باختصار جانب الواردات بوسائل النقل المختلفة سنقل الى عرض جانب الصادرات، حيث يوضح جدول رقم (٢-١) تفاصيل الصادرات الاردنية بكافة وسائل النقل لفترة ١٩٩٣-١٩٩٧ حيث تشير هذه الأرقام الى أن النقل البحري يتمتع بنقل الحجم الأكبر من الصادرات الاردنية، حيث مثل ذلك مادتى الفوسفات والبوتاس بصورة رئيسية. كما يتضح من هذه الأرقام ثبات حجم الصادرات الاردنية عن طريق الدار وكذلك تلك المنقولة عن طريق الجو.

جدول رقم (٢ - ١) الصادرات الاردنية بمختلف وسائل النقل

الوزن بالالف طن					واسطة النقل
١٩٩٧	١٩٩٦	١٩٩٥	١٩٩٤	١٩٩٣	
١٨٨٩	١٨٣١	١٨٦٧	١٨٨٣	١٧٦٩	الصادرات بوسائل النقل البرية
١٦,٦	١٧,١	١٦,١	١٦,٧	١٦,٧	الصادرات بوسائل النقل الجوية
٧٠٣٠	٧٤١٣	٦٥١٢	٧١٠٠	٧١٠٠	الصادرات بوسائل النقل البحرية
٨,٥	٨,٢	٨,٧	١,٥	١,١	الصادرات بوسائل النقل البحري (تراكزيت)
٨٩٤٤,١	٩٢٦٩,٣	٨٤٠٤,٨	٩٠٠١,٢	٨٨٨٦,٨	جملة الصادرات

المصدر: دائرة الإحصاءات العامة ١٩٩٨-١٩٩٣

ويتبين من الجدول (١-٢) ما يلي:-

أ- بلغت نسبة الصادرات الاردنية بوسائط النقل البرية نسب متقاربة خلال الفترة ١٩٩٣-١٩٩٧ وبلغت أعلى نسبة لها عام ١٩٩٥ حيث بلغت ٢٢,٢% ، إما من حيث كمية هذه الصادرات فيلاحظ ثباتها الى حد ما طوال هذه الفترة.

ب- بلغت نسبة الصادرات الاردنية عن طريق الجو نسب متكبدة، و يعود ذلك الى طبيعة الصادرات الاردنية (الفوسفات والبوتاس بصورة رئيسية) وعدم امكانية تصديرها عن طريق الجو.

ج- بلغت نسبة الصادرات الاردنية عن طريق البحر اعلى نسبة للصادرات لجميع السنوات الاردنية وبلغت أعلى نسبة عام ١٩٩٦ حيث بلغت ٨٠%، وتمثل مادتي الفوسفات والبوتاس للصادرات الاردنية للرئيسية التي يتم تصديرها عن طريق العقبة وهذا يبين أهمية قطاع النقل البحري لخدمة الصادرات الاردنية. ومن الجدير بالذكر ان نسبة متواضعة فقط من الصادرات الاردنية يتم نقلها على سفن اردنية إما لعدم توفر السفن الملائمة من الناحية الفنية لنقل هذه الصادرات او بسبب عقود بيع هذه الصادرات على أساس التسليم ظهر السفينة F O B العقبة.

د- بلغت نسبة الصادرات الاردنية عن طريق البحر (بطريق الترابزيت) نسبة متكبدة خلال كافة السنوات وذلك لعدم مرور أية صادرات لدول أخرى عبر ميناء العقبة الاردني، بما في ذلك النفط العراقي الذي كان يصدر جزءاً منه عن طريق ميناء العقبة حيث تواجدت باخرة كبيرة ذات سعة ٣٠٠ الف طن استُخدمت للتخزين والتصدير الى بواحر اخرى، وقد كان يتم تحميلها بواسطة الصهاريج البرية التي تنقل النفط العراقي عن طريق البر من العراق الى العقبة.

١-٦-١ - إدارة النقل

يعد النقل من المقومات الهامة في النشاط الاقتصادي والذي يمثل الصادرات الرئيسية في الأردن ، فمن المعروف أنه يتم تعدين الحامات المعدنية في معظمها وحاصصة الفوسفات والنوتامر بغرض التصدير، ومن هنا تأتي أهمية نقل الحامات المستخرجة الى موانئ التصدير ومنها الى اسواق الاستهلاك العالمية ، وعليه فإن حركة نقل الحامات المعدنية المصدرة ترتبط بطرق النقل في الأردن، وأحياناً في الدول المجاورة كما كان الحال عند تصدير بعض الحامات المعدنية الأردنية عن طريق بيروت بواسطة السيارات الشاحنة ومن ثم الى الاسواق الخارجية عن طريق السفن.

١-٦-١-١ - إدارة النقل البري

أولاً- النقل على الطرق

تعتبر شبكة الطرق في المملكة شبكة متطورة ، فترتبط العاصمة عمان بشبكة من الطرق البرية بكافة أجزاء المملكة وكذلك الدول المجاورة، مما يساعد على زيادة حجم السلع المنقولة براً وكذلك زيادة حركة الركاب.

ويبلغ طول شبكة الطرق البرية المعدة، من طرق رئيسية وثانوية وقروية^(١) حوالي ٧٣٤٨ كم عام ١٩٩٦، ويوضح الجدول (١-٣) أطوال هذه الطرق المختلفة عبر الفترة الزمنية الممتدة من ١٩٥٠-١٩٩٦:

١- الطرق الرئيسية. هي الطرق المعدة التي تصل بين المدن الرئيسية
الطرق الثانوية: الطرق الفرعية التي تصب في الطرق الرئيسية
الطرق القروية هي الطرق التي تصل بين القرى والمدن الرئيسية.

جدول رقم (٣-١) شبكة الطرق البرية في الاردن

السنة	الطرق الرئيسية (كم)	الطرق الثانوية (كم)	الطرق للقروية (كم)	المجموع (كم)
١٩٥٠	٥٤٠	١٧٤	١٨١	٨٩٥
١٩٦٠	٧٢٠	٣٤٥	٥٨٠	١٦٤٥
١٩٧٠	١٤٥٤	٥٣٠	١٢٠٠	٣١٨٤
١٩٨٠	١٩٥٣	٨٢٠	١٤٦٠	٤٢٣٣
١٩٩٠	٢٦٣٩	١٦٧٩	١٧٢٣	٦٠٤١
١٩٩١	٢٦٤٩	١٧١٨	١٨٤١	٦٢٠٨
١٩٩٢	٢٦٦٨	١٧٨٣	١٩١٩	٦٣٧٠
١٩٩٣	٢٧٧٣	١٨٣٥	٢٠٧٠	٦٦٧٠
١٩٩٤	٢٨٢٦	١٨٧٣	٢١٥٦	٦٨٥٥
١٩٩٥	٢٨٤٦	١٨٩٣	٢١٨٤	٦٩٢٣
١٩٩٦	٣٠٠٠	١٩٧٠	٢٣٧٨	٧٣٤٨

المصدر: وزارة الأشغال العامة والإسكان

ويتبين من الجدول رقم (٣-١) ما يلي:-

أ- غالبية الطرق في المملكة هي من الطرق الرئيسية حيث تشكل ما نسبته حوالي ٤١% من مجموع الطرق لعام ١٩٩٦ مقابل ٦٠% عام ١٩٥٠. كما يتبين من الجدول ان شبكة الطرق الرئيسية قد تصاعفت حوالي ٦ مرات عام ١٩٩٦ عما كانت عليه عام ١٩٥٠، وهذا يعكس أهمية هذه الطرق لخدمة المدن الرئيسية لا سيما ميناء العقبة الذي يصله طريق بري رئيسي بكل من الحدود العراقية والسعودية والسورية.

ب- ارداد طول الطرق الثانوية من ١٧٤ كم عام ١٩٥٠ لتبلغ ١٩٧٠ كم عام ١٩٩٦ أي بنسبة تبلغ ١١٣٢% ويعكس ذلك أهمية هذه الطرق لخدمة حركة الركاب بصورة رئيسية داخل المدن الرئيسية.

ج- ازداد طول الطرق القروية من ١٨١ كم عام ١٩٥٠ ليصل ٢٣٧٨ كم عام ١٩٩٦ أي بزيادة نسبتها ١٣١٤%. وتعود أهمية الطرق القروية لنقل المحاصيل الزراعية من هذه القرى الى مدن المملكة المختلفة، وكذلك لنقل الركاب من هذه القرى الى المدن المجاورة.

د- تتمتع الطرق الرئيسية بأهمية اقتصادية متميزة حيث تخدم هذه الطرق التجارة الاردنية لا سيما تحارة الترانزيت حيث تمتد هذه الطرق بين ميناء العقبة والعراق لخدمة الواردات العراقية عن طريق العقبة، كما تخدم الواردات الاردنية من النفط العراقي الذي يستورد ويتم تفريغه في مدينة الزرقاء حيث توجد مصفاة البترول الاردنية الوحيدة في المملكة .

ومن الطرق الرئيسية الاخرى التي تتمتع بأهمية اقتصادية الطريق المؤدي الى سوريا مروراً بمدينة الرقاع ثاني أكبر المدن الاردنية من حيث عدد السكان، حيث يعتبر من أهم الطرق التي يتم من خلالها نقل البضائع الى كل من سوريا، لبنان، تركيا وبعض الدول الأوروبية، كذلك فإن المملكة العربية السعودية ترتبط بالاردن بطريق بري خلال مدينة معان الاردنية.

ويشمل النقل البري عدة مؤسسات وأنشطة أهمها:

أ- مؤسسة النقل العام: تأسست عام ١٩٧٥ لتحتم منطقة عمان الكبرى بصورة خاصة، وقد تكون أسطولها في البداية من ١٨٠ حافلة سعة كل منها ٥٠ راكباً، ثم زيادتها بحوالي ٢٤٠ حافلة عام ١٩٨١ وحوالي ٥٠ حافلة اخرى متوسطة الحجم عام ١٩٩٠. كما عهدت المؤسسة ايضاً الى القطاع الخاص لتشغيل بعض

الخطوط التي لم تشملها خدمة سابقة بحافلات جديدة ، وذلك للوفاء بالحاجة المتنامية في منطقة عمان الكبرى، وضمن مشروع لتحويل المؤسسة للقطاع الخاص، فقد عهدت مؤسسة النقل العام الى القطاع الخاص لإدارة الخطوط المختلفة التي تخدمها المؤسسة اعتباراً من عام ١٩٩٣.

ب- الشركة الاردنية للنقل والسياحة (جت): وقد تأسست الشركة عام ١٩٦٦ برأس مال بلغ ٣٠٠,٠٠٠ دينار لتقديم خدمات النقل البري لقطاع السياحة الاردني، وقد تطور حجم اسطول الشركة من أربع حافلات عام ١٩٦٦ الى ١٦٥ حافلة عام ٢٠٠٠.

ج- فيما يتعلق بالنقل البري للبضائع Trucking فيغطي نقل البضائع داخل المملكة وكذلك بضائع الترانزيت للبضائع القادمة عبر ميناء العقبة للدول المجاورة ، ويشمل اسطول الشاحنات العاملة تلك التي تستخدم لنقل البضائع الجافة والمبردة وصهاريج نقل النفط والريوت البتائية. وفيما يلي تفاصيل هذا الاسطول للفترة الممتدة من ١٩٨٩-١٩٩٧.

جدول رقم (١-٤) اسطول الشاحنات العاملة في الاردن

السنة	لوحة اردنية	لوحة عربية	المجموع
١٩٨٩	٧١٠٠	٢٣٢٣	٩٤٢٣
١٩٩٠	٥٨٢٥	٣٩٩٧	٩٨٢٢
١٩٩١	٦٣٥٦	٢٢٣١	٨٥٨٧
١٩٩٢	٦٠٢٤	٤٢٩٠	١٠٣١٤
١٩٩٣	٦٢٤٥	٣٠٨٧	٩٣٣٢
١٩٩٤	٦٣١٧	٣٩١٢	٩٤٢٩
١٩٩٥	٦٤٤١	٣٢٠٧	٩٦٤٨
١٩٩٦	٦٥٠٣	٣٢٨٥	٩٧٨٨
١٩٩٧	٦٥٨١	٣٣١٢	٩٨٩٣

المصدر: سجلات وزارة النقل لعام ١٩٩٠-١٩٩٨

اقتصادية لنقل الصادرات الاردنية بالاصافة الى التطوير الاقتصادي لمطقة الجنوب حيث توجد مناجم الفوسفات. ويوضح الجدول التالي نشاطات مؤسسة ممكة حديد العقبة في نقل الفوسفات للفترة الواقعة بين ١٩٨٥-١٩٩٧.

جدول رقم (١-٦) نشاطات مؤسسة سكة الحديد - العقبة

السنة	لكمية المحملة بالطن
١٩٨٥	٢٤٧٢٥٩٧
١٩٨٦	٢٧٨١٨٢٠
١٩٨٧	٢٥٨٢٠٢٩
١٩٨٨	٢٢٤١٨٦١
١٩٨٩	٢١٨٩٩١٦
١٩٩٠	٢٥٥٢١٤٢
١٩٩١	٢٨٤٧٥٧٤
١٩٩٢	٢٨٤٩٦٩٧
١٩٩٣	٢٥٦١٧٥٠
١٩٩٤	٢٤٤٤١٥٢
١٩٩٥	٢٥١١٠٥٤
١٩٩٦	٢٢٨٨٢٤٤
١٩٩٧	٢٣٨٩٢٣٧

المصدر تقارير وزارة النقل ١٩٨٦-١٩٩٨

وبلاحظ من الجدول رقم (١-٦) ان كمية الصادرات الاردنية من الفوسفات قد ازدادت عام ١٩٨٦ بنسبة ١٢,٥% عما كانت عليه عام ١٩٨٥ ثم عادت فتناقصت عام ١٩٨٧ بنسبة ٧,٢% عما كانت عليه عام ١٩٨٦ ويعود السبب في ذلك الى

موقع شركة الفوسفات وشركة البوتاس العربية في السوق العالمي وقدرتهما على المنافسة. وعادت الصادرات الاردنية فازدادت منذ عام ١٩٩٠ بنسبة ١٦,٥% عما كانت عليه عام ١٩٨٩، ويعود ذلك الى انخفاض قيمة الدينار الاردني مقابل العملات الاجنبية ثم ارتفاع الصادرات الاردنية حتى عام ١٩٩٢ حيث بدأت بالتراجع لاسباب تتعلق بمنافسة الصادرات الاردنية مع الصادرات الاخرى في الاسواق العالمية.

أما بالنسبة للخط الحديدي الحجازي وسبجة لسوء حالته فيقتصر عمل الحط حالياً على قيم ٢-٣ رحلات اسبوعية بين دمشق وعمان بالإضافة الى بعض الرحلات الداخلية السياحية مما حد من نشاط الخط.

١-٦-٢ إدارة النقل الجوي:

يتم إدارة النقل الجوي في المملكة من قبل سلطة الطيران المدني والتي تم تأسيسها عام ١٩٥٠ للاشراف على الطيران المدني في الاردن من حيث:-

- الالتزام بالقوانين التي تنظم عمليات الطيران في المملكة.
- التعاون مع الهيئات والمنظمات الدولية المختصة.
- صيانة وتطوير المطارات ومدرجاتها.
- تقديم خدمات الملاحة الجوية في المجال الجوي الاردني.

وتمثل الخطوط الجوية الملكية الاردنية (الملكية الاردنية) - الناقل الجوي الوطني للمملكة، حيث أنشئت عام ١٩٦٣ لنقل الركاب والبضائع، وفي عام ١٩٩٤ باندت الحكومة باتحاد الاجراءات اللازمة بقيام دراسات متعلقة بإمكانية تحويل مؤسسة الملكية الاردنية الى شركة قطاع خاص تعمل على أسس تجارية وحتى الوقت الحاضر ٢٠٠٠ لم يتغير الوضع وإن ظل الاتجاه نحو خصخصة هذا القطاع.

وقد تذبذب عدد الركاب وحجم البضائع المنقولة جواً سواء بواسطة طائرات الملكية الأردنية أو غيرها، كما يبينها الجدول التالي:-

جدول رقم (٧-١) حركة عدد الركاب ونقل البضائع جواً

السنة	عدد الركاب (بالآلاف)	البضائع (بالآلاف طن)	عدد الركاب (بالآلاف)	البضائع (بالآلاف طن)
١٩٨٨	١,٢٢٦	٥٠,٠٠٠	١,٢٠٨	٨١٦٨٦
١٩٨٩	١,٢٠٤	٤٩,٧٠٠	١,٦٤١	٧٨٨٥٢
١٩٩٠	٩٦٤	٥٣,٢٠٠	١,٨٥٢	٦٧٤٦٧
١٩٩١	٧٩٨	٤١,٦٠٠	١,٠٣٤	٦١٣٨٧
١٩٩٢	١,١١٠	٤٤,٥٠٠	١,٤٨٥	٦٢١٧٣
١٩٩٣	١,١٨٦	٥٤,٣٠٠	١,٦٠٢	٦٨١٣٩
١٩٩٤	١,٢١٩	٥٤,٦٠٠	١,٧٢٤	٧٢١١٤
١٩٩٥	١,٠٣٥	٦٦,٣١١	١,٢٦٩	٧٨٢٢٦
١٩٩٦	١,٣٠٠	٧٢,٢٦٩	١,٩٦٩	٨٩٨٦٩
١٩٩٧	٩٩٤	٧٨,٦١٢	١,١٧٠	٩٩٢٤٤

* يشمل عدد الركاب على الخطوط الملكية الأردنية والخطوط الأخرى
 ** يشمل البضائع المنقولة على الخطوط الملكية الأردنية والخطوط الأخرى.
 المصدر: سجلات سلطة الطيران المدني ١٩٩٨

ويتبين من الجدول رقم (٧-١) ما يلي:-

- تشكل نسبة البضائع المنقولة على طائرات "الملكية الأردنية" النسبة الأعلى في كافة السنوات، ويعود ذلك إلى تمتع البضائع المنقولة على طائرات أردنية بالإعفاء من دفع رسوم على اجرة الشحن الجوي، بينما لا تتمتع البضائع المنقولة على طائرات أجنبية بمثل هذا الإعفاء.

- ازداد حجم ونسبة البصائع المفقولة على طائرات اردنية بصورة منتظمة تقريبا (باستثناء عامي ١٩٩١ و ١٩٩٢) حيث انخفض حجمها بسبب أزمة الخليج كما ازدادت نسبة البصائع المفقولة على الطائرات الاردنية في السنوات الاخيرة، وذلك بسبب ثقة المشاحنين الاردنيين المتزايدة في الشركة الوطنية وكذلك للاستفادة من الإعفاء الولرد اعلام.

- كذلك تشكل نسب الركاب على الطائرات الاردنية النسبة الأعلى على مدى كافة السنوات ، وذلك بسبب بعض الانظمة المحلية حيث تلزم هذه الانظمة مثلا كافة موظفي القطاع العام بالسفر على الطائرات الاردنية بالاصافة الى التوجه العام للقطاع الخاص للسفر على طائرات الخطوط الجوية الاردنية ما أمكن ذلك.

- تدهنت نسبة الركاب المقولين على الطائرات الاردنية (بالرغم من تدني عدد الركاب الاجمالي) حيث بلغت ٥٢% فقط وذلك بسبب أزمة الخليج الثانية عام ١٩٩٠، حيث تم نزوح عدد كبير من الاجانب للاردين وتم تفسيرهم الى دولهم على متن طائرات غير اردنية عن طريق الامم المتحدة.

- بصورة عامة بلغت نسبة الركاب المقولين على طائرات اردنية حوالي ٧٠% بزيادة او نقصان بنسبة ٥% ، باستثناء عام ١٩٩٧ حيث بلغت ٨٥%.

- تنبذب عدد الركاب الاجمالي بين ١,٧ مليون راكب تقريبا عام ١٩٨٨ وحوالي ٢ مليون راكب عام ١٩٩٦ أي زيادة تبلغ حوالي ١٨% ويعود ذلك الى زيادة عدد السكان والتسويق السياحي الاردني وسياسة التسويق في الخطوط الجوية الملكية الاردنية.

وتهدف هذه الاجراءات بصورة خاصة لتشجيع الاستثمار في مجال النقل بما في ذلك النقل البحري لإعداد قِصاع نقل متعدد الوسائط مهيأ تماماً لمواجهة التطورات المستقبلية المتوقعة.

وتشمل بعض الاجراءات التي قامت بها الحكومة أو تنوي تنفيذها صمم خطط محددة، اجراء توسعات في ميناء العقبة ليلعب دوراً مركزياً في سلسلة النقل متعدد الوسائط، إعداد الحسور على نهر الاردن، تحسين حالة شكاات الطرق البرية، وصنع خطط لمشاريع السكة الحديد وكذلك رفع مستوى المطارات الاردنية.

ولما كان الاردن يعتبر محطة ترانزيت في المنطقة، فقد عرفت العقبة كميناء ترانزيت يربط البحر الأحمر بكل من سوريا، العراق وبقية دول الخليج العربي مما يعود على المملكة بمزايا اقتصادية عديدة حيث شهدت تجارة الترانزيت تطوراً كبيراً كما هو وارد في الجدول رقم (١-١) سابقاً.

ويقوم الاردن الآن بدور "الجسر" الواصل بين هذه الدول والدول الاخرى . فمن وجهة نظر اقتصادية، يفصل مشعلو السفن توجيه سفنهم القادمة من اوروبا وأمريكا والمحملة ببصائع للعراق وبعض دول الخليج العربي، تفريغ حمولة هذه البواخر في ميناء العقبة ومن ثم نقلها عن طريق النقل البري الى وجهتها النهائية. وتشكل العقبة محطة مهمة للموااق المحلية/ الاقليمية والدولية، فهي مخرج الاردن الوحيد المطل على البحر، ومنذ إعادة فتح قناة السويس عام ١٩٧٥، ازدادت أهمية العقبة بالنسبة للاردن ولدول المنطقة الاخرى.

ومما هو جدير بالذكر أن النقل البحري الاردني لا يحتل المكان المهم المتوقع في الإقتصاد الاردني ، كما سيتم مناقشة ذلك لاحقاً، إلا أن الاسطول الوطني

الأردني لعب دوراً مهماً لاستقرار المملكة خلال الأزمات الكبيرة مثل أزمة الخليج عام ١٩٩٠. حيث امتنعت البواخر الاجنبية عن القدوم الى العقبة بسبب إعلانها منطقة حرب/ شبيهة بالحرب وما ترتب على ذلك من ارتفاع في أقساط التأمين ومكافآت طواقم البواخر وأجور استئجار البواخر بصورة عامة.

وبالرغم من أن للاسطول البحري لأي دولة أهمية اقتصادية معروفة على نطاق واسع، إلا أنه من الصعب تحديد هذه الأهمية في صورة مؤشرات اقتصادية محددة (Economic Indicators) وقد استخدمت بعض العلاقات للدلالة الى الأهمية النسبية للاسطول البحري الوطني بالنسبة للاقتصاد الوطني، فقد استخدمت نسبة الحمولة القائمة المسجلة (GRT) الى عدد السكان كمؤشر للدلالة على هذه لأهمية. وبالنسبة للاردن، يبلغ مجموع الحمولة القائمة المسجلة للسفن التي ترفع العلم الاردني حوالي ٤١,٠٠٠ طن، بينما يبلغ عدد سكان المملكة حوالي ٤,٣ مليون نسمة (حسب احصائيات عام ١٩٩٤)، وعليه تكون نسبة الحمولة القائمة المسجلة لكل ١٠٠٠ شخص من السكان هي ٩,٥^(١) وهي نسبة منخفضة نسبياً لا سيما عند مقارنتها ببعض الدول العربية الاخرى، حيث تبلغ في السعودية ١٣٤ و مصر ١٦,١ وليبان ٦٢,٤.

إن نسبة البضائع المسقولة على النواحر الوطنية لدولة ما ، تعتبر مؤشراً مهماً لأهمية الدور الذي يقوم به الاسطول الوطني بخدمة اقتصاد الدول، وسوف يتم مناقشة ذلك بالنسبة للاردن في الفصول القادمة.

كما أن مساهمة النقل البحري في الناتج القومي الاجمالي هي من افضل المؤشرات لأهمية هذه الصناعة في الاقتصاد القومي، وهي نسبة متدنية بالنسبة

١-نسبة الحمولة القائمة المسجلة لكل ١٠٠ شخص من السكان = $\frac{41000}{1300000} \times 100 = 9.5$

للاردن حيث بلغت حوالي ١% لعام ١٩٩٦^(١) في حين بلغت للسعودية^(٢) حوالي ٢,٦%، ولسوريا حوالي ٢,٧% لنفس العام^(٣).

١-٣-٦-١ ميناء العقبة

يعتبر ميناء العقبة المنفذ البحري الرئيسي أو الوحيد للمملكة الاردنية الهاشمية، وعلى ذلك فانه يمثل عنصراً أساسياً من عناصر النمو الاقتصادي. ويقوم ميناء العقبة بدور مهم لخدمة التجارة الاردنية والدول المجاورة لا سيما في ظل انتشار النقل متعدد الوسائط. وتحاول بعض الموانئ الاسرائيلية منافسة ميناء العقبة، الا انه لا يمكن القول بجنية هذه المنافسة على الاقل خلال العشر سنوات المقبلة كما سيتم مناقشة ذلك في الفصل السابع وقد شهدت أنشطة الميناء في السنوات الاخيرة زيادة كبيرة كما يتضح من البيانات الواردة في الجدول رقم (١-٨).

ويعتبر ميناء العقبة من الموانئ الحديثة، حيث تمتد أرصفته ومعداته على طول الساحل الشرقي الشمالي لحليح العقبة. وتتركز بالقرب من ميناء العقبة صادرات الفوسفات المهمة، حيث يتم شحن كافة الصادرات منه. وبصورة عامة فان أهم الصادرات الاردنية تشمل:

- الفوسفات
- البوتاس
- المولد الكيماوية
- الخضراوات والعواكه
- الملح

١- سجلات دائرة الإحصاءات العامة، ١٩٩٧

٢- سجلات غرفة التجارة البحرية السعودية ١٩٩٧

٣- سجلات الشركة السورية الاردنية للملاحة البحرية، ١٩٩٧

العقبة عام ١٩٩١ حيث بلغت ٢٠٧٥ باخرة فقط مقارنة بـ ٢٥٨٣ باخرة عام ١٩٨٨.

- إلا أنه وبعد استقرار الوضع ومعرفة متطلبات الأمم المتحدة من حيث تصنيف البضائع والوثائق المتعلقة بها والسماح لبعض البضائع العراقية من دواء وغذاء بالمرور من خلال ميناء العقبة، فقد عادت الحطوط الملاحية المختلفة لتسيير خطوطها لخدمة ميناء العقبة مما أدى لزيادة عدد البواخر خلال الأعوام ١٩٩٢ وحتى عام ١٩٩٦ وبالرغم من انخفاض حجم البضائع المفرغة في العقبة، حيث كان الاتجاه يميل نحو استخدام بواخر قليلة الحمولة من البضائع المتجهة للعراق والمسموح بنقلها ضمن برنامج الأمم المتحدة المعروفة بـ (العداء مقابل النفط)، فقد ازداد عدد البواخر التي زارت ميناء العقبة حيث بلغت ٢٨١٣ باخرة عام ١٩٩٧ مقارنة بـ ٢٧٣٥ باخرة عام ١٩٩٦ أي بزيادة بلغت ٢,٩%.

- شملت البضائع المفرغة في العقبة كلا من البضائع المفرغة للاستهلاك المحلي وكذلك البضائع المتجهة للعراق عن طريق العقبة، وقد انخفض حجم البضائع المفرغة عام ١٩٨٩ مقارنة بحجم البضائع المفرغة عام ١٩٨٨، وذلك بنسبة ٥٠% بسبب الظروف الاقتصادية التي تعرضت لها المملكة كما هو وارد أعلاه.

ونظراً لاتساع دور الميناء في سلسلة النقل المتعدد الوسائط ، فقد أصبح من الضروري رسم سياسة تسويقية تتلائم مع الدور المتوقع لميناء العقبة، بحيث توصلح الميزة التنافسية التي يتمتع بها الميناء سواء من حيث الامكانيات الفنية، أو الكلفة المالية أو ارتباطه بشبكة الطرق الباقية لداخل المملكة أو للدول المجاورة ، كما يجب ان تعني هذه السياسة بمعدات مابولة البضائع ووسائل الاتصال الحديثة المتوفرة في الميناء والتي تصب في النهاية لمصلحة شاحن البضائع ومستلمها، وسيتم تحليل الموقع التسويقي لميناء العقبة مقارناً بالموانئ

الأخرى المجاورة باستخدام طريقة سوت (Strength, Weakness, Opportunities, Threats)^(١) حيث يتم مقارنة نقاط قوة وضعف ميناء العقبة من حيث الموقع الجغرافي والخصائص الطبيعية للميناء كما يتم النظر إلى الخصائص التجارية للميناء مقارنة مع الموانئ المجاورة ومن ثم تتم المقارنة من حيث الخصائص المؤسسية (Institutional) والمالية والتشغيلية للميناء.

أما بالنسبة لنقاط الفرص والتهديدات للموانئ فالمعروف أن ما يوفره ميناء معين يعتبر فرصة أو ميزة له عن الميناء الآخر، كما أن ما يفقده ميناء معين يعتبر ميزة للميناء المجاور. وعند المقارنة يؤخذ بعين الاعتبار الخدمات التي يقدمها الميناء والطلب على خدمات الميناء، كما يؤخذ بعين الاعتبار سياسة الميناء والنواحي التشريعية وكذلك النواحي البيئية المجاورة للميناء لا سيما فيما يتعلق بالطرق الواصلة بين الميناء والمنطقة المجاورة.

وتستخدم نتائج تحليل SWOT لرسم السياسة التسويقية للميناء بما في ذلك مراجعة للأهداف والاستراتيجيات التسويقية. كما يتم تحديث هذه البيانات وتطبيق هذا المنهج بصورة مستمرة، وذلك حتى يمكن مواجهة التغيرات الشديدة بين الموانئ بصورة منتظمة.

وعند تطبيق هذا التحليل على ميناء العقبة مقرباً بالموانئ المجاورة مثل: إيلات، السويس، الأدبية، العين السخنة، جدة، جيبوتي، وعدن، فإننا نحصل على الآتي:-

^١- Port Marketing, ١٩-٢٢ June ٢٠٠٠, Seminar WMU-Port of Hamburg, World Maritime University, Malmö, Sweden

جدول رقم (١-٩) تحليل الموقع التسويقي بناء العتبة باستخدام طريقة (SWOT)

التهديد Threats	الفرصة Opportunity	الضعف Weakness	القوة Strength	
	x			الموقع الجغرافي
	x			الاتصال البحري
	x			المساحة الأرضية في الميناء
	x		x	الاتصال بالمنطقة المجاورة
	x		x	البنية التحتية
	x		x	الخدمات
	x		x	نظام المعلومات في الميناء
	x		x	المناخ الاجتماعي والبيئي العام
x		x		الإدارة الفنية والمعرفة
x		x		تنظيم الميناء

مما سبق يتبين أن ميناء العتبة يتمتع بنقاط قوة كثيرة مقارنة بالموانئ المجاورة إلا أنه بحاجة لإعادة دراسة فيما يتعلق بالإدارة الفنية والساحية التنظيمية للميناء، وذلك حتى يتمكن من القيام بدور الميناء المحوري بكفاءة عالية.

ومن الجدير بالذكر، أنه لتجنب المأساة الداخلية الحادة بين العتبة والموانئ المحورية الأخرى والتي نشئت واستثمرت أموالاً كثيفة، فإنه لا بد من إيجاد نوع من التنسيق بينها، وذلك حتى لا تدخل في حروب اقتصادية فيما بينها، وعليه فإنه يقترح أن يتم دراسة إمكانية التعاون بين ميناء العتبة وكل من جده، والصوبس، إيلات، حيفا، واللاذقية

٧-٩ تطور الأهمية الاقتصادية لصناعة النقل في الاقتصاد الأردني

تعتبر صناعة النقل واحدة من دعائم الاقتصاد الوطني لأي دولة كم سبق الإشارة إلى ذلك، وتوجد مجموعة من العوامل من خلالها يمكن التعرف على الأهمية الاقتصادية لهذا القطاع. وترداد أو تنقص هذه الأهمية اعتماداً على عدة عوامل أهمها:-

أ-الأثر على العمالة: وتعتبر العمالة من أهم المؤشرات على أهمية الصناعة سواء كانت صناعة النقل أو غيرها. وبالنسبة لقطاع النقل في الاردن، فإن قطاع النقل يوفر حوالي ٩٨ ألف فرصة عمل، أي ما يوازي حوالي ١١% من القوى العاملة الاردنية كما ذكر سابقاً. وفي صناعة كصناعة النقل البحري وما يصاحبها من ثورة تكنولوجية في سلسلة اللوجيستيات، فإن العنصر البشري يعتبر من أهم العناصر التي تؤثر على صناعة النقل البحري.

ويوضح الجدول التالي النسبة المئوية لفرص العمل التي يوفرها قطاع النقل مقارنة بفرص العمل التي توفرها القطاعات الأخرى للاعوام ١٩٩٣-١٩٩٧:-

جدول رقم (١٠) النسبة المئوية لفرص العمل في القطاعات الاقتصادية

القطاع	نسبة فرص العمل التي يوفرها القطاع الى اجمالي فرص العمل في المملكة %				
	١٩٩٣	١٩٩٤	١٩٩٥	١٩٩٦	١٩٩٧
الصناعات التحويلية	١٤,٦	١٤,٦	١٤,١	١٣,٠	١٢,٥
التشييد	٦,٨	٦,٨	٦,٢	٦,٤	٦,٨
الزراعة	٤,٠	٣,٩	٤,١	٣,٨	٤,٤
النقل	١٢,٠	١٣,٢	١٢,٠	١١,٠	١١,٠

المصدر تقارير وزارة العمل للسوية ١٩٩٠-١٩٩٧

وتتوزع فرص العمل هذه على القطاعات الرئيسية الثلاث، النقل البحري والبحري والجوي ويمكن تقسيم فرص العمل التي يقدمها كل من القطاعات الثلاث كالآتي :-

جدول رقم (١١-١) فرص العمل التي توفرها قطاعات النقل في الاردن

عدد فرص العمل					القطاع
١٩٩٧	١٩٩٦	١٩٩٥	١٩٩٤	١٩٩٣	
٧٦٠٠٠	٧٧٩٠٠	٧٥٨٠٠	٧٣٢٠٠	٧١٠٠٠	النقل البري
٥٢٠٠	٥٠٠٠	٥٢٠٠	٥٠٠٠	٥١٠٠	النقل البحري - مؤسسة الموانئ
٢٦٥٠	٢٥٠٠	٢٣٠٠	٢١٥٠	٢٠٠٠	المطاعم البحرية
٢٤٠٠	٢٥٠٠	٢٦٢٥	٢٥٥٠	٢٥٠٠	شركات الملاحة والشركات المرتبطة
١٠٢٥٠	١٠٠٠٠	١٠١٢٥	٩٧٠٠	٩٦٠٠	مجموع النقل البحري
١٥٠٠	١٥٠٠	١٤٧٠	١٤٦٠	١٥٠٠	النقل الجوي
٥٣٥٠	٥٦٠٠	٥٦٥٠	٥٢٠٠	٥٦٨٠	سلطة الطيران المدني
٥١٠٠	٥٠٠٠	٥٣٠٠	٥٢٠٠	٥٠٥٠	الملكبة الاردنية
١١٩٥٠	١١١٠٠	١٢٤٢٠	١٢٣٦٠	١٢٢٣٠	وكلاء الطيران
٩٨٢٠٠	٩٩٠٠٠	٩٨٣٤٥	٩٥٢٦٠	٩٢٨٣٠	مجموع النقل الجوي
					المجموع الكلي

المصدر: التقرير السنوي لوزارة النقل ١٩٩٣-١٩٩٧

ويتبين من الجدول رقم (١١-١) ما يلي:-

- يوفر النقل البري النسبة الكبرى من فرص العمل على مدى السنوات المعينة وتميزت هذه الفرص بالثبات التقريبي طوال الفترة، حيث لم يطرأ أي تغيير على السوق الاردني بحيث تتأثر هذه الفرص.

- يمثل قطاع النقل الجوي المركز الثاني بعد النقل البري من حيث عدد ونسب فرص العمل التي يوفرها حيث تراوحت هذه النسب بين ١١,٢% كحد أدنى و ١٣,٢%.

- يوفر قطاع النقل البحري العدد الاقل وأدنى نسبة من فرص العمل ضمن قطاعات النقل المختلفة حيث بلغت حوالي ١١%، فلا يوجد بالاردن سوى ميناء بحري واحد و اسطول بحري محدود العدد والطاقة وان كان من المخطط أن يزداد هذا العدد وبالتالي ترتفع نسبة الفرص التي يوفرها.

وفي هذا السياق، فانه يمكن حساب التكلفة الاستثمارية لخلق وظيفة في قطاع النقل البحري كالآتي:-

جدول رقم (١٢-١) تطور التكلفة الاستثمارية لخلق وظائف في قطاع النقل البحري

السنة	فرص العمل في قطاع النقل	إجمالي الاستثمار مليون دولار	مؤشر الاسعار *CPI	إجمالي الاستثمار الحقيقية مليون دولار	عدد الوظائف التي تم خلقها	تكلفتها الاستثمارية مليون دولار
١٩٩٣	١٦٠٠	٨٨,٢	١٠٠	٨٨,٢	--	--
١٩٩٤	١٧٠٠	٨٩,٩	١٣٠,٩	٩٣,٩١	١	٥,٧١
١٩٩٥	١١٢٥	٨٧,٢	١٦٠,٣	٩٢,٦٩	٤٢٥	٠,٧٢-
١٩٩٦	١٠٠٠٠	٨٧,٩	١١٢,٩	٩٩,٢٤	١٧٥-	٦,٠٦
١٩٩٧	١٠٢٥٠	٨٢,٦	١١٦,٣	٩٦,٠١	٢٥٠	٣,٧٣-
المجموع					٦٥٠	٧٨٦

المصادر - وزارة النقل
وزارة التخطيط
البنك المركزي الأردني

وبذلك يكون متوسط تكلفة خلق وظيفة واحدة في قطاع النقل البحري خلال السنوات ١٩٩٣-١٩٩٧ قد بلغ ١٢٠٩٢ دولاراً ولا تتوفر معلومات كافية لمقارنة هذه التكلفة مع تكلفة فرص العمل في القطاعات الأخرى.

ب- الأثر على الاستثمار : يعكس الاستثمار في صناعة ماء، أهمية هذه الصناعة في لقتصاد الدول ووجود طلب على منتجات هذه الصناعة، ويتمثل الاستثمار في صناعة النقل في عدة نواحي:-

أولاً : الاستثمار في الوحدات الثابتة

يتمثل الاستثمار في الوحدات الثابتة في الخدمات المرافقة للنقل مثل الارصفة والمستودعات ، وآلات الرفع والتستيف، و ورش الصيانة والإصلاح وتصنيع قطع العيار وغيرها من البنية الأساسية. ويوضح الجدول (١-١٣) جملة الاستثمارات (الوحدات الثابتة) في قطاعات النقل الثلاث للأعوام ١٩٩٣-١٩٩٧.

* Consumer Price Index

حيث يتضح من الجدول (١-١٣) حجم الاستثمارات في الوحدات الثابتة في كل من النقل البري والنقل البحري والنقل الجوي. ويلاحظ أن الاستثمار في النقل البري هو الأكبر ضمن وسائل النقل الثلاث. كما أن الاستثمار في الوحدات الثابتة في النقل البحري هو الأقل حظاً، وعلى الرغم من ذلك فإن نصيبه من الاستثمار قد اتحفظ. ويعكس ذلك الأهمية المتدنية التي تحتلها صناعة النقل البحري في الاقتصاد الأردني حيث لا تتوفر الخدمات العبية الرئيسية مثل أحواض بناء وإصلاح السفن والتي تشكل أهم النشاطات المصاحبة للنقل البحري.

ويكاد ينحصر الاستثمار الوارد في الجدول رقم (١-١٣) على مؤسسة الموانئ. كما يتضح أن حجم الاستثمار الرئيسي في قطاعات النقل المختلفة يتوجه نحو الاستثمار في النقل البري.

جدول رقم (١-١٣) الاستثمار في الوحدات الثابتة ١٩٩٣-١٩٩٧ (مليون دولار أمريكي)

طريقة النقل	١٩٩٣	١٩٩٤	١٩٩٥	١٩٩٦	١٩٩٧
النقل البري	٨٢,٣	٨٤,١	٨١,٦	٨٢,١	٨٧,٦
النقل البحري	٢,١	١,٧	١,٣	٢	١,٨
النقل الجوي	٣,٨	٤,١	٤,٣	٣,٨	٣,٢
جملة الاستثمارات	٨٨,٢	٨٩,٩	٨٧,٢	٨٧,٩	٨٢,٦

المصدر: التقارير السنوية لوزارة النقل ١٩٩٣-١٩٩٧

ونشير في الجدول التالي إلى الأهمية النسبية للاستثمار في طرق النقل المختلفة منسوبة إلى جملة الاستثمارات:-

جدول رقم (١-١٤) الأهمية النسبية للاستثمارات في الوحدات الثابتة (%)

طريقة النقل	النسبة المئوية				
	١٩٩٣*	١٩٩٤	١٩٩٥	١٩٩٦	١٩٩٧
النقل البري	%٩٣,٣	%٩٣,٥	%٩٣,٦	%٩٣,٤	%٩٥,٣
النقل البحري	%٢,٣	%١,٩	%١,٥	%٢,٣	%١,٠
النقل الجوي	%٤,٣	%٤,٦	%٤,٩	%٤,٣	%٣,٨
الإجمالي	%١٠٠	%١٠٠	%١٠٠	%١٠٠	%١٠٠

* اعتبرت سنة ١٩٩٣ هي سنة الأساس

ويتضح من بيانات الجدول (١٤-١) ان الاستثمار في النقل البحري قد انخفض نسبياً منذ عام ١٩٩٣ وان ارتفع نتيجة لانشاء بعض الارصفة في ميناء العقبة عام ١٩٩٦، ثم عاد ليحفض بعد ذلك. وتتحصر الاستثمارات الحالية في صيانة الارصفة ومعدات مناولة البضائع ومعدات الميناء من قاطرات وقوارب خدمة، وكذلك في قطاع صيانة السفن والخدمات الفنية والمتوفرة على نطاق محدود جداً في العقبة.

كذلك الحال بالنسبة للنقل الجوي، فقد اقتصر الاستثمارات على وحدات الصيانة الجوية واقساط التأمين حيث يتم تأمين الطائرات في السوق المحلي الاردني بحكم القوانين المنظمة لذلك.

أما بالنسبة لقطاع النقل البري، فيمثل الاستثمار فيه النسبة الاكبر طوال السنوات، ويشمل ذلك الصيانة والاصلاح وقطع الغيار اللازمة وكذلك صيانة وتعميد الطرق.

ثانياً: الاستثمار في الوحدات المتنقلة (وسائط النقل)

وتشمل الوحدات المتنقلة الشاحنات والسيارات الصغيرة كما يشمل البواخر والطائرات ووحدات التدريب. ويوضح الجدول رقم (١-١٥) هيكل الاستثمار في الوحدات المتنقلة للاعوام ١٩٩٣-١٩٩٦.

جدول رقم (١-١٥) حجم الاستثمار في الوحدات المتنقلة للفترة ١٩٩٣-١٩٩٧ (مليون دولار امريكي)

طريقة النقل	١٩٩٣	١٩٩٤	١٩٩٥	١٩٩٦	١٩٩٧
النقل البري	٥,٩	٦,٢	٥,٩	٥,٥	٥,٨
النقل البحري	٦,٧	٥	١	٦	٣
النقل الجوي	٣٠,٦	١٥٠	٢٥	٣٤٠	٤٠
جملة الاستثمارات	٣١٨,٦	١٦٦,٧	٣١,٩	٣٥١,٥	٤٨,٨

كما كان التطور النسبي للاستثمار في الوحدات المتقلة خلال الفترة الممتدة بين عام ١٩٩٣ وعام ١٩٩٧ كما هو مبين في الجدول رقم (١-١٥).

جدول رقم (١-١٦) التطور النسبي للاستثمار في الوحدات المتقلة (%)

طريقة النقل	النسبة المئوية				
	١٩٩٣	١٩٩٤	١٩٩٥	١٩٩٦	١٩٩٧
النقل البري	١,٩	٣,٨	١٨,٥	١,٦	١١,٩
النقل البحري	٢,١	٣,٤	٣,١	١,٧	٦,٢
النقل الجوي	٩٦	٩٢,٨	٧٨,٤	٩٦,٧	٨١,٩
	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠

وبتضح من الجدول رقم (١-١٦) ارتفاع حجم الاستثمار في قطاع النقل الجوي وتواضعه في قطاع النقل البحري.

ويتبين من الجدولين (١-١٥) و (١-١٦) ما يلي:-

- يتمتع النقل الجوي بالمركز الأول من حيث حجم ونسبة الاستثمار ويعود السبب في ذلك الى شراء طائرات ووحدات تدريب (محاكيات) حديثة لتحديث اسطول شركة الحصوص الجوية الملكية الاردنية وكذلك تزويد مركز التدريب التسابع لها بمعدات التدريب اللازمة وقد تغير حجم الاستثمار بناءاً على عدد الوحدات المشتراة.

- اما في قطاع النقل البري فقد كان حجم الاستثمار ثابتاً تقريباً وان تعيرت نسبته نوعاً لتعبر حجم ونسبة الاستثمار في قطاع النقل الجوي. وقد اقتصر الاستثمار في قطاع النقل البري على شراء السيارات الصغيرة وبعض الشاحنات التي تستورد لتحل محل اسطول الشاحنات الذي اصبح قديماً.

- حافظ الاستثمار في قطاع النقل البحري على حجم استثمار منخفض لا سيما اذا أخذنا بعين الاعتبار ان هذا القطاع يتميز بكونه قطاع يتطلب حجم استثمار كبير (Capital Intensive). ويعود السبب في انخفاض حجم الاستثمار في هذا القطاع، الى التوجه نحو شراء بواخر قديمة نسبياً ودات سعر منخفض بحيث يتم استهلاكها كلياً عند الانتهاء من عمرها الافتراضي (٢٥-٣٠ سنة).

- عند النظر الى خدمات النقل للقطاعات الثلاث وحجم الاستثمار في كل من هذه القطاعات فنبدا نجد أنه باحتماب معدلات النمو خلال الاعوام ١٩٩٤-١٩٩٧ باعتبار سنة ١٩٩٣ كسنة أساس وبالاستناد الى الجدول رقم (١-١٢) والجدول رقم (١-١٥) فإننا نحصل على الآتي:-

- كان نمو الاستثمار في قطاعات النقل البري وعلاقته بحجم كل من الصادرات والواردات السلعية كما هو في جدول (١-١٧) أدناه.

جدول رقم (١-١٧) النسبة المئوية لمعدلات النمو في النقل البري

السنة	الاستثمار في الوحدات الثابتة	الاستثمار في الوحدات المتحركة	حجم الصادرات	حجم الواردات
١٩٩٣	٨٢,٣ مليون دولار	٥,٩ مليون دولار	١٧٦٩ ألف طن	٥٨٤١ ألف طن
١٩٩٤	٢,١٩ %	٥,٠٨ %	٦,٤٤ %	٤,٨١ % -
١٩٩٥	٠,٨٥ % -		٥,٥٤ %	٦,٩ % -
١٩٩٦	٠,٢٤ % -	٦,٧٨ % -	٣,٥٠ %	٥٢,٥٣ %
١٩٩٧	٤,٥٠ % -	١,٦٩ % -	٦,٧٨ %	٠,٢٠ % -

* سنة الأساس هي ١٩٩٣

- كما كان النمو في قطاع النقل البحري، وعلاقته بحجم كل من الصادرات والواردات الأردنية للفترة ١٩٩٣-١٩٩٧ كما هو في الجدول رقم (١٨-١):-

جدول رقم (١٨-١) معدلات النمو في النقل البحري(%)

السنة	الاستثمار في الوحدات الثابتة	الاستثمار في الوحدات المتحركة	حجم الصادرات	حجم صادرات القرائزيت	حجم الواردات	حجم واردات القرائزيت
١٩٩٣	٢,١ مبيون دولار	٦,٧ مليون دولار	٧,١ ألف طن	١٠١ ألف طن	٢٩١٩ ألف طن	١٢٧٥٥ ألف طن
١٩٩٤	١٩,٠٥ %	١٧,٩١ %	١٤,٠٨ %	٣٦,٣٦ %	٥٦,٩٥ %	٦٩,٦١ %
١٩٩٥	٣٨,١٠ %	٨٥,٠٧ %	٨,٢٨ %	٦٩,٩١ %	١,٤١ %	٤٧,٤٤ %
١٩٩٦	٤,٧٦ %	١٠,٤٥ %	٤,٤١ %	٦٤٥,٤٥ %	١٨,٦٧ %	١٠,٣٢ %
١٩٩٧	٦٩,٩٠ %	٥٥,٢٢ %	٠,٩٩ %	٦٧٢,٧٢ %	٣,٨٤ %	٤٧,٤٤ %

- وكانت نسبة النمو في الاستثمار في الوحدات الثابتة والمتحركة في النقل الجوي وعلاقتها بحجم كل من الصادرات والواردات الأردنية للفترة ١٩٩٣-١٩٩٧ كمد هي في الجدول (١٩-١)

جدول رقم (١٩-١) النسبة المئوية لمعدلات النمو في النقل الجوي (%)

السنة	الاستثمار في الوحدات الثابتة	الاستثمار في الوحدات المتحركة	حجم الصادرات	حجم الواردات
١٩٩٣	٣,٨ مبيون دولار	٣,٦ مليون دولار	٩٠ ألف طن	١٩ ألف طن
١٩٩٤	٧,٨٩ %	٥٠,٨٩ %	.	١,٥٨ %
١٩٩٥	١٣,١٦ %	٩١,٨٣ %	٣,٩٥ %	٠ %
١٩٩٦	.	١١,١١ %	٢,٤٠ %	٥٢,١١ %
١٩٩٧	١٥,٧٩ %	٨٦,٩٣ %	٠,٦٠ %	٣٤,٧٤ %

* سنة الأساس هي ١٩٩٣

ويتبين من الجداول أعلاه نتيجة هامة وهي عدم وجود علاقة ترابط بين ازدياد / نقصان حجم الواردات والصادرات وحجم الاستثمار سواء في الوحدات الثابتة أو الوحدات المتحركة.

ففي السنوات التي ازداد فيها حجم الصادرات والواردات ، انخفض الاستثمار ويعكس ذلك ضرورة وجود تخطيط لربط حجم الاستثمارات بالحاجات الفعلية للدولة، الا أنه ربما يعزى ذلك لأن الفترة الزمنية قصيرة وتداخل الاستثمارات في السنوات المختلفة القليلة.

ثالثاً : الاستثمار في مجال التدريب

يعتبر تعليم وتدريب الأيدي العاملة استثماراً يوازي في أهميته شراء وصيانة المعدات وغيرها من وحدات الانتاج، حيث تلعب هذه الأيدي العاملة دوراً رئيسياً في مجال التشغيل والصيانة والإدارة لكافة قطاعات النقل، الأمر الذي يحتاج الى عملية مستمرة ومنظمة من الاعداد والتدريب سواء داخل المملكة أو خارجها.

والمقصود بالفرص التي توفرها قطاعات النقل البري والبحري والجوي هو الدورات التدريبية التي يقصدها بعض العاملين في القطاع لدى الشركات الصناعية لبعض المعدات وقطع العيار. وكذلك ما تقوم به وزارة النقل والهيئات التابعة لها من دورات تدريبية سواء كان طابعها فنياً أو إدارياً. وقد تراوحت مدة كل فرصة تدريبية بين عدة ايام كحد أدنى وتسعة أشهر كحد أعلى.

ويوضح الجدول رقم (١-٢٠) مقارنة بين قطاعات النقل المختلفة من حيث عدد فرص تدريب الأيدي العاملة في كل قطاع.

جدول رقم (١-٢٠) عدد فرص التعليم والتدريب لقطاعات النقل

القطاع	فرص التعليم والتدريب التي يقدمها				
	١٩٩٣	١٩٩٤	١٩٩٥	١٩٩٦	١٩٩٧
النقل البري	٢٣٠	٢٤٥	٢٥٠	٢٥٠	٢٤٥
النقل البحري	٢١٦	٢٨٦	٣٢٠	٥٥٠	٦٨٠
النقل الجوي	٣٠٦	٣١٧	٣٢٥	٣٥٨	٣٦٧
اجمالي الفرص	٧٥٢	٨٤٨	٨٩٥	١١٥٨	١٢٩٢

المصدر: التقارير السنوية لوزارة النقل

- حصيلة أجور الشحن مقابل نقل السلع الوطنية والتي كانت ستدفع لشركات اجبية في حالة عدم توفر وسائل النقل الوطنية.
- بدل الخدمات والاجور المتحققة لشركات وطنية والتي كانت ستدفع لشركات اجبية مثل التأمين، خدمات الصيانة والإصلاح.

د - الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل في الاقتصاد القومي

يمكن قياس درجة الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري في الاقتصاد القومي من خلال درجة مساهمة هذا القطاع في الناتج القومي الإجمالي مع مقارنة ذلك بما تحفقه القطاعات الاقتصادية الأخرى والتي يتكون منها هيكل الاقتصاد القومي^(١)

ولتحديد الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل والاتصالات فإنه سيتم مقارنة نسبة مساهمة قطاع النقل والاتصالات في الناتج القومي الإجمالي الأردني بالأسعار الجارية مع نسبة مساهمة بعض القطاعات الأخرى لنفس الفترة. ويوضح الجدول رقم (١-٢١) هذه المقارنة للعوام ١٩٩٣-١٩٩٧.

ويتبين من الجدول رقم (١-٢١) ما يلي:-

- ثبات نسبة مساهمة القطاعات المختلفة في الناتج القومي الإجمالي منذ عام ١٩٩٣ وحتى عام ١٩٩٧ باستثناء قطاع التشييد.

- ارتفعت نسبة مساهمة قطاع النقل والاتصالات من ١٣,٣% عام ١٩٩٣ لتبلغ ١٣,٨٧% عام ١٩٩٧ وقد حافظ قطاع النقل والاتصالات على نسبة مساهمته في الناتج القومي الإجمالي تقريباً خلال السنوات الأخرى.

١- بدوي، سميرة، ١٩٨٩، اقتصاديات النقل البحري في العالم، مطبعة الجمهورية

جداول رقم (١-٢١) النسبة المئوية لمساهمة في الناتج القومي الاجمالي بالاسعار الجارية.

القطاع	١٩٩٣	١٩٩٤	١٩٩٥	١٩٩٦	١٩٩٧
الصناعات التحويلية	١١,٦	١٣,٨	١٣,٦	١٣,٦	١١,٦
النقل والاتصالات	١٣,٣	١٢,٢	١١,٧	١١,٨	١٣,٩
للزراعة	٥,٣	٢,٥	٢,٨	٣,١	٣,٦
التشييد	٧,٨	٧,٤	٧,٢	٦,٨	٦,٤

مصدر: الناتج المحلي الاجمالي الاردني للاعوام ١٩٩٣-١٩٩٧

- كما تبين ان مساهمة قطاع النقل والاتصالات تفوق مساهمة بعض القطاعات الاخرى المهمة مثل الصناعات التحويلية والزراعة والتشييد في الناتج القومي الاجمالي. ويذكر أنه يصعب فصل مساهمة قطاع النقل عن مساهمة قطاع الاتصالات في الناتج المحلي الاجمالي حيث يظهر القطاعان تحت بند واحد.

٨-١ الخلاصة

تضمن هذا الفصل عرضاً مفصلاً لتطور حجم واعمال قطاع النقل بفروعه المختلفة البحري والجوي والبري في الاردن بالإضافة الى تطور حجم التجارة الخارجية الاردنية بوسائط النقل المختلفة. وقد اشتمل هذا العرض على بيانات احصائية مصحوبة برسومات بيانية عن ادارة وتطور اعمال النقل بفروعه الثلاث خلال السنوات الاخيرة بهدف التعرف على احوالها واهميتها النسبية والاسباب التي أدت الى تطورها عبر السنين كما اشتمل هذا الفصل على استعراض مساهمات قطاع النقل البحري في توفير فرص العمل والناتج المحلي وتحقيق إيرادات من العملات الاجبية لالغاء الضوء على آثاره المختلفة على النشاط الاقتصادي المحلي.

وتعرض الفصل كذلك للأهمية الاقتصادية لقطاع النقل والاتصالات في الناتج القومي الاجمالي مقارنة مع بعض القطاعات الاخرى.

وقد كان واضحاً من خلال هذا العرض ان قطاع النقل بفروعه الثلاث وعلى الرغم من صغر ومحدودية قطاع النقل في حجمه المطلق واستثماراته المحدودة، يساهم بشكل ملحوظ في الاقتصاد الوطني من خلال خلق فرص عمل وتوليد الدخل وتحقيق إيرادات بالعملة الأجنبية.

ويعزى ذلك الى طبيعة الصادرات الأردنية واحتياجها للنقل البحري وإلى الموقع الجغرافي المتوسط للأردن في الاقليم وأهميته المياحية وتجارة البترانزيت للعراق خاصة. وشدة تأثر ذلك كله بالتطورات السياسية في المنطقة.

وسيتّم في الفصل التالي دراسة الملامح الاقتصادية لصناعة النقل البحري بصورة محددة في الأردن من خلال دراسة الموارد الأردنية والتجارة الخارجية وقطاع النقل البحري في الأردن وإدارة الاسطول التجاري وكذلك أهم الأنشطة المرتبطة بقطاع النقل البحري في الأردن.

الفصل الثاني

الملامح الاقتصادية لصناعة النقل البحري في
الأردن

٢- الملامح الاقتصادية لصناعة النقل البحري في الأردن

١-٢ تمهيد

تضمن الفصل السابق عرضاً مفصلاً لتطور خدمات قطاع النقل بفروعه المختلفة في الأردن ، كما ناقش تطور لاهمية الاقتصادية لصناعة النقل ومساهماته في الاقتصاد الأردني.

وسيتناول هذا الفصل ، بالدراسة والتحليل، أهم الملامح الاقتصادية لصناعة النقل البحري في الأردن من حيث أهم الموارد الأردنية الموظفة فيها وحركة التجارة الأردنية وعلاقتها بالنقل البحري، كما يناقش ادارة الاسطول التجاري الأردني، نظراً للعلاقة القوية بين الإدارة الجيدة واقتصاديات التشغيل. وبعد ذلك، النظر في الأنشطة الرئيسية المرتبطة بقطاع النقل البحري، وتأثير النقل البحري على الاقتصاد الوطني الأردني في مختلف المجالات مثل العمالة وميزان المدفوعات والنتائج المحلي الاجمالي.

٢-٢ قطاع النقل البحري في الأردن

تتميز صناعة النقل البحري بأنها صناعة معقدة ومتخصصة للغاية . وكما هو الحال في معظم الدول الأخرى يميل الاتجاه العام نحو خصخصة "Privatization" قطاع النقل البحري وقطاعات النقل الأخرى في الأردن.

وعند النظر إلى سوق النقل البحري، فإنه من الضروري التطرق إلى الطريقة التي تنظم الأعمال اللازمة لنقل البضائع بأنواعها المختلفة. فبصورة عامة فإن الفارق الرئيسي هو بين نقل البضائع الصعب (Bulk Shipping) والتي غالباً ما تتم لقطاع متخصص في نقل شحنات كبيرة من البضائع الجافة أو السائلة والتي تكون بصورة عامة حمولة كاملة للسفينة،

يقتصر التصدير الأردني على البضائع الصب (Bulk) لمادتي الفوسفات واليوتاس.

وبانتهاء حالة الحرب وشبه الحرب بين الأردن وإسرائيل التي بدأت منذ قيام إسرائيل عام ١٩٤٨ ، وانتهت بتوقيع اتفاقية السلام بينهما في شهر أكتوبر عام ١٩٩٤ ، فإن مرحلة سياسية جديدة تكون قد بدأت في الأردن حيث تستعد كل من الدولتين لمرحلة من التعاون الاقتصادي بينهما، وعلى الاخص بعد انتهاء المفاوضات التي تنتهي بقيام الدولة الفلسطينية.

٢-٤ التجارة الخارجية الأردنية والنقل البحري

اعتمد الاقتصاد الوطني الأردني قبل تقسيم فلسطين عام ١٩٤٨ ، بصورة وثيقة على موانئ البحر المتوسط الفلسطينية، حيث كان ميناء حيفا هو المعبر الطبيعي للتجارة الخارجية الأردنية^(١) ، أما الآن فيوجد للأردن مخرجين للبحر :

أ. الأول : وهو المعبر الشمالي والممتد عبر الأراضي السورية بالطرق البرية وعن طريق السكك الحديدية إلى ميناء بيروت في لبنان ، حيث كان حتى فترة نهاية السبعينات هو المعبر الرئيسي للمملكة.

ب. الثاني : وهو ميناء العقبة الأردني والواقع في الجنوب ، يربط الأردن وبقية المدن والدول العربية المجاورة بخطوط الملاحة الدولية.

1 Katamin, N M, 1984, A study of the accident situation in Jordan 1984, M Sc Thesis, University of Birmingham, U K.

٢-٥ تجارة الترانزيت

إن من أهم ما يميز قطاع النقل في الاردن هو حجم تجارة الترانزيت للبضائع المارة عبر المملكة للدول المجاورة، وعلى ذلك فإن حجم هذه التجارة يبعي مرتبطاً بالتطورات السياسية والاقتصادية في هذه الدول. ويوضح الجدول أدناه حجم البضائع الترانزيت المارة عبر ميناء العقبة للفترة الواقعة بين ١٩٧٩ و ١٩٩٧.

جدول رقم (٢-٢) حجم البضائع الترانزيت في ميناء العقبة

السنة	الكمية (الف طن)
١٩٧٩	١٦١
١٩٨٠	٩٤١
١٩٨١	٣٠٣١
١٩٨٢	٤١٦٦
١٩٨٣	٢٩٣٧
١٩٨٤	٣٢٢٠
١٩٨٥	٤٠٠٨
١٩٨٦	٤٤٦٣
١٩٨٧	٥٩٤١
١٩٨٨	٦٩٣٠
١٩٨٩	٦١٦٣
١٩٩٠	٢٣٢٠
١٩٩١	١٥٢٤
١٩٩٢	٢٠٩٤
١٩٩٣	١٢٧٦
١٩٩٤	٣٨٧٦
١٩٩٥	٦٧٠٤
١٩٩٦	٥٠٦١
١٩٩٧	٦٧٠٤

المصدر : تقارير مؤسسة التواني ١٩٨٠-١٩٩٨

ويلاحظ ان نشاط ميناء العقبة فيما يتعلق بتجارة الترانزيت، قد نمى خلال العشر سنوات الماضية بشكل كبير، فقد وصل حجم البضائع المتداولة في الميناء اعلى قيمة عام ١٩٨٨ حيث بلغ حجم بضائع الترانزيت حوالي ٦,٩ مليون طن. الا

ان البصائع المتداولة في الميناء قد تراجع بعد ازمة الخليج الثانية وفرض الحظر الدولي على العراق، ويظهر ذلك بشكل واضح في الاثر السلبي لتلك الازمة على الاعمال في ميناء العقبة.

ونتيجة لتطبيق برنامج النقاط مقابل الغذاء، فقد استعادت تجارة الترانزيت نشاطها عبر ميناء العقبة حيث ازداد حجم لبصائع التي تم تناولها اذ بلغت مليون طن عام ١٩٩٧.

٢-٦ حركة الصادرات والواردات بميناء العقبة

يبين الجدول رقم (٢-٣) اجمالي الصادرات والواردات المارة من ميناء العقبة خلال الفترة الواقعة بين عام ١٩٧٩ وعام ١٩٩٧

جدول رقم (٢-٣) اجمالي الصادرات والواردات المارة من ميناء العقبة

السنة	الكمية (الف طن)
١٩٧٩	٥٠٤٤
١٩٨٠	٦٦٤٢
١٩٨١	٩٤٢٦
١٩٨٢	١١٦٧٣
١٩٨٣	١١١٥٨
١٩٨٤	١٣٦٠٦
١٩٨٥	١٤٧٥٤
١٩٨٦	١٦٨٥٠
١٩٨٧	٢٠٠١٥
١٩٨٨	٢٠٠٩٦
١٩٨٩	١٨٦٨١
١٩٩٠	١٥٠٣٥
١٩٩١	١٣٢٢٥
١٩٩٢	١٣٣٨٤
١٩٩٣	١١٦٣٤
١٩٩٤	١٠٥٧٢
١٩٩٥	١١٧٥٦
١٩٩٦	١٣٠٠٩
١٩٩٧	١٢٣٠٠

المصدر: تقارير مؤسسة الموانئ ١٩٨٠-١٩٩٨

ويلاحظ من الجدول رقم (٢-٢) والجدول رقم (٣-٢) ما يلي:-

- نما نشاط ميناء العقبة خلال العشرين سنة الماضية بشكل كبير، فقد بلغ حجم البضائع الترانزيت المتداولة عام ١٩٩٦ حوالي ١٢,٣ مليون طن، مقابل حوالي ٥ ملايين طن عام ١٩٧٩، أي بزيادة بلغت حوالي ٢٤٤%.

- وصل حجم بضائع الترانزيت المتداولة في ميناء العقبة أعلى قيمة لها علم ١٩٨٨ حيث بلغت أكثر من عشرين مليون طن أي بزيادة مقدارها ٤٠٠% عما كانت عليه عام ١٩٧٩.

- حيث ان النسبة الكبرى من بضائع الترانزيت المتداولة في ميناء العقبة هي بضائع متجهة للعراق فقد انخفض حجم هذه البضائع الترانزيت المتداولة في ميناء العقبة بسبب حرب الخليج الثانية عام ١٩٩٠.

- يلاحظ من الارقام الواردة أعلاه أن حجم التجارة الأردنية من حيث الصادرات والواردات بلغ ذروته عام ١٩٨٨ كما ذكر سابقا ، حيث بدأ بعد ذلك بالتراجع، ويعود السبب في ذلك إلى انتهاء الحرب العراقية - الإيرانية في ذلك العام، وإعادة تشغيل الموانئ العراقية ، حيث اعتمد العراق خلال فترة الحسب على ميناء العقبة.

- استمر التراجع في حجم البضائع الأردنية المتداولة في ميناء العقبة بسبب الركود الاقتصادي الذي مرت به المملكة عامي ١٩٨٨ و ١٩٨٩ بسبب انخفاض قيمة الدينار الأردني.

- جاءت حرب الخليج الثانية لتضيف عاملا آخر لانخفاض حجم البضائع المنقولة عبر ميناء العقبة، بسبب قرار هيئة الأمم المتحدة بفرض الحظر الاقتصادي على العراق مما أدى الى انعدام الواردات العراقية القادمة عبر ميناء العقبة، باستثناء كميات قليلة جدا حصلت على موافقة الأمم المتحدة.

أما بالنسبة لحركة المسافرين من خلال ميناء العقبة ، فمنذ عام ١٩٨٥ ، اقتصرت هذه الخدمة على خط غير منتظم لنقل الركاب بين كل من العقبة والسويس ، وكذلك على خط موسمي بين العقبة وجدة لخدمة الحجاج في موسم الحج. لقد كان افتتاح خط العقبة - نوبيع عام ١٩٨٥ هو بمثابة ربط للأردن والمشرق العربي بجمهورية مصر العربية والمغرب العربي ، وكان هذا الخط هو البديل المنافس للخط العامل بين العقبة والسويس حيث أن الرحلة البحرية بين العقبة ونوبيع تبلغ حوالي ثلاث ساعات مقارنة بأربع وعشرين ساعة مدة الرحلة بين العقبة والسويس ، ويقدم خط العقبة - نوبيع خدمة نقل الركاب كما يقوم بنقل الشاحنات وبضائع الدرجة.

ويوضح الجدول رقم (٢-٤) التالي نمو حركة المسافرين عبر ميناء العقبة ، وتأثير افتتاح وتشغيل خط العقبة - نوبيع على حركة المسافرين :

جدول رقم (٢-٤) حركة الركاب من خلال ميناء العقبة

السنة	المغادرون	القائمين
١٩٧٩	.	٧٢٩١
١٩٨٠	١٧٣٠٩	٣٠١٥١
١٩٨١	١٢٣٣١	٧٤٦٦٨
١٩٨٢	٩٩٢٦٢	٢٧٢٥٥١
١٩٨٣	٢٦٢٠٢٠	٢٦١٧٦١
١٩٨٤	١٧٦٥٥٠	٣٤٤٦٤٨
١٩٨٥	٢١٣٣٥٦	٤٤٤٦٦١
١٩٨٦	٤٠٤٠٥٠	٤٣٥٦٠٥
١٩٨٧	٢١١٢٢٤	٤٣٧٤٥١
١٩٨٨	٢٣٩٦٢٤	٥٨٣٨٢٨
١٩٨٩	٣٢١٢١٢	٤٤٨٦٨٩
١٩٩٠	٥٠٢١٥٩	٢٩٨٣٢٠
١٩٩١	٤٠٨٦٢٦	٤٦١١٥٧
١٩٩٢	٦٥٠٣٥٦	٥٦١٢٧٩
١٩٩٣	٦٤٤٥٢٦	٦١٥٣٩٤
١٩٩٤	٦٨٨٥١٦	٦٦٠٥٤٥
١٩٩٥	٥٨٦٠٧٩	٥٧٠٠٥٥
١٩٩٦	٥٥٠٧٤١	٥٢٤١٠٥
١٩٩٧	٤٤٤٣٧٦	٣٨٤٢٤٤
١٩٩٨	٣٦٣٧٢٨	٣٣٩٧٤١

المصدر : تقارير مؤسسة الموانئ المشورة - العقبة

ويلاحظ من الجدول رقم (٢-٤) ما يلي :-

-ازدياد حركة الركاب من خلال ميناء العقبة بصورة منتظمة لتصل أعلى قيمة لها عام ١٩٩٤ حيث بلغ عدد الركاب المغساريون والقادمون ٦٨٨٥١٦ و ٦٦٠٥٤٥ على التوالي مقابل ١٧٣٠٩ و ٣٠١٥١ عام ١٩٨٠ على التوالي أي بزيادة مقدارها ٣٨٧٨% و ٢٠٩١% على التوالي، ويعود السبب في ذلك الى اكتساب خط العقبة نوبع سمعة جيدة واستخدامه بصورة مكثفة بالإضافة الى زيادة عدد السكان في الاردن و مصر خلال هذه الفترة.

-انخفاض عدد الركاب المغادرين والقادمين عن طريق ميناء العقبة بعد عام ١٩٩٤، وذلك بسبب تشغيل خط بين مينائي سفاجه المصري وضبا السعودي و منافسته لخط العقبة - نوبع.

-ساعد خط العقبة - نوبع على زيادة حركة الركاب خلال ميناء العقبة حيث يلاحظ ذلك بالنظر الى عدد الركاب القادمين والمغادرين منذ عام ١٩٨٥ وهو عام تأسيس هذا الخط.

-ازدياد عدد الركاب المعاديين من ميناء العقبة بشكل كبير عام ١٩٩٠ وذلك بسبب حرب الخليج الثانية وعودة عدد كبير من المصريين العاملين في العراق. كما يلاحظ انخفاض عدد القادمين خلال نفس العام وذلك لنفس السبب، حيث انخفض عدد المصريين العاملين في العراق واصبحت حركتهم باتجاه واحد (من العراق الى مصر).

كذلك الحال بالنسبة لحركة السيارات على خط العقبة - نوبع ، حيث اردادت بنسبة بلغت ٦٢ % خلال عام ١٩٩٤ مقاربا بعام ١٩٨٩ ، ويوضح الجدول (٢-٥) حركة السيارات خلال هذه الفترة :

جدول (٢-٥) حركة السيارات من خلال خط العقبة-توبيع

السنة	عدد السيارات
١٩٨١	٥٤٩٠٠
١٩٩٠	٧٢٤٠٠
١٩٩١	٦٥٤٠٠
١٩٩٢	٨٦٥٠٠
١٩٩٣	٨٧٠٠٠
١٩٩٤	٨٩٠٠٠
١٩٩٥	٨١٣٠٠
١٩٩٦	٨٠٧٠٠
١٩٩٧	٧٦٢٠٠
١٩٩٨	٦٣٥٠٠

المصدر: شركة الجسر العربي للملاحة (تقارير مشورة)

وبلاحظ من الجدول رقم (٢-٥) ما يلي:-

- ازدياد حجم السيارات من خلال خط العقبة- توبيع حتى عام ١٩٩٦ باستثناء بعض التراجعات خلال عام ١٩٩١ بسبب أزمة الخليج الثانية.
- تراجع حجم حركة السيارات خلال عام ١٩٩٧ و ١٩٩٨ وذلك بسبب تشييد خط بحري بين مينائي سفاجه وضبا كما ذكر سابقاً.

٢-٧ ادارة الاسطول التجاري الاردني

يختلف الهيكل التنظيمي لشركات النقل البحري من شركة لأخرى، وذلك حسب متطلبات النشاط الذي تقوم به. فالمهارات التجارية والفعية والإدارية التي تتطلبها شركة بحرية تعمل على أساس السفن الحوالة (Tramp) تختلف عن تلك التي

تحتاجها شركة أخرى تعمل في الخطوط المنتظمة فلكل شركة خصوصيتها سواء كانت تعمل في صناعة النقل البحري أم في أي صناعة أخرى.

وتعتبر الخطوط البحرية الوطنية الاردنية الناقل الوطني للمملكة كما ذكر سابقاً، ويبلغ رأس مال هذه الشركة سبعة ملايين دينار اردني وهي شركة مساهمة عامة تساهم الحكومة بحوالي ٢٥% من رأس مالها بصورة مباشرة وتمتلك ثلاث سفن.

ويمكن اعتبار شركة الخطوط البحرية الوطنية الاردنية، شركة قابضة الى حد ما، حيث تم فصل بعض الدوائر منها وتأسست كشركات مستقلة تمارس نشاطات مختلفة كالآتي:-

أ- الشركة الدولية لإدارة البواخر، وتمتلك كل من شركة الخطوط البحرية الوطنية الاردنية وشركة السلام للنقل والتجارة الدولية ٥٠% من رأس مالها البالغ ثلاثمائة ألف دينار. وتمارس هذه الشركة أعمال إدارة السفن وتشغيلها، حيث تدير سفن كل من الشركتين المساهمتين بالإضافة الى سفن من كل من لبنان ومصر وبعض الدول الاخرى، حيث يبلغ اجمالي عدد السفن التي تديرها ١٤ سفينة من مختلف الانواع والأعمار والجنسيات.

ب- الشركة الاردنية الدولية للوساطة البحرية وتمتلك شركة الخطوط البحرية الوطنية الاردنية ٧٠% من رأس مالها البالغ مائة ألف دينار اردنسي بينما تمتلك كل من شركتي الفوسفات والبوتاس ١٥% من رأس مالها لكل منهما وتعتبر الوسيط الوحيد لشركة الفوسفات الاردنية وكذلك شركة البوتاس العربية.

حسب قوة الخط المعني، وتقوم بعض الخطوط العاملة على خط شمال أوروبا - العقبة ببعض المناقشات بهدف قيام بعض التعاون المشترك الذي من الممكن أن يؤدي إلى تأسيس مؤتمر ملاحي لتطعيم هذا الخط.

ويشار إلى بعض العوامل المهمة التي تحكم تحديد أسعار الشحن البحري مثل تكلفة نقل ومناولة البضائع وكذلك نوع وكمية البضائع المعروضة في السوق المعني.

أن الاستثمار في قطاع النقل البحري لا يعتبر استثماراً يجذب البنوك ومؤسسات التمويل الأخرى لدعّمه. وقد يكون السبب الرئيسي في ذلك هو انخفاض العائد على الاستثمار وكذلك نسبة المخاطرة العالية في مثل هذه المشاريع، الأمر الذي يحلّل المؤسسات التمويلية تبتعد عن تمويل هذه المشاريع، ولعلّه من المشجّع أن نرى أن بعض البنوك في الأردن قد بدأت بإعادة النظر في سياساتها من حيث تمويل المشاريع البحرية المدعومة بالدراسات اللازمة، وعليه فلا بد أن يتم إعداد الدراسات اللازمة لقيام بشط بحري وصناعي متكامل في الأردن يشمل جميع الأنشطة المرتبطة بذلك بما فيها اللوجستيات التي تعتبر عصب نشاطات النقل المختلفة كما بدأت بعض الجهات الاستثمارية الدولية والاجنبية بتقديم عروض لبناء وتشغيل ونقل ملكية المشروع أو ما يعرف بعملية (B O T) بعض الارصفة في ميناء العقبة، وقد يمثل ذلك التوجه الأكثر قبولاً لتوفير الاستثمارات في قطاع النقل البحري في المملكة.

٢-٨ الأنشطة المساندة لقطاع النقل البحري (Logistics)

وتعرف اللوجيستيات بأنها المواد والخدمات التي تُقدم بصورة مساندة لاتمام أي عملية، كما تعتبر اللوجيستيات من أهم النشاطات اللازمة لاتمام عملية النقل بوسائله المتعددة بكفاءة وتكلفة مقبولين للمستهلك. ويساهم توزيع المنتجات بنظام

(من الباب - الى الباب) كعامل مهم في تحسين الناتج القومي الاجمالي للدول لا سيما الصناعية منها، الأمر الذي يوضح الاهمية الاقتصادية العالية للوجيستييات.

كما تساهم اللوجيستييات باضافة "قيمة مضافة" وذلك بالاستفادة من ميزتي المنفعة الزمانية والمكانية.

ويساهم نظم اللوجيستييات الفعال بتزويد المنتج المطلوب في المكان المطلوب في الوقت المطلوب بالحالة المطلوبة و بالسعر المطلوب وهو ما يعرف بالحقوق الخمس (Five Rights) ^(١).

وتشمل اللوجيستييات بصورة عامة أهم النشاطات التالية :-

- خدمات العملاء.
- تنفيذ الطلبات.
- الاتصالات.
- حفظ المحزون.
- المستودعات و التخزين.
- خدمات الشحن.
- طلبات الشراء.
- التغليف.
- الصيانة والاصلاح وتزويد البواخر.
- قطاع الوساطة والوكالات البحرية.

ويعتبر قطاع الوساطة أو السمسرة (Brokerage) من الأنشطة الهامة في تنظيم سوق النقل البحري حيث يلعب هذا القطاع دورا مهما في عمليات تأجير البواخر

1 Lambert, Douglas M and Stock, James, 1993, Strategic Logistics Management, IRWIN

وكذلك في عمليات البيع والشراء، ويوجد في المملكة مجموعة من شركات الوساطة البحرية أهمها الشركة الأردنية الدولية للوساطة البحرية الوارد ذكرها سابقاً.

كما يشكل الوكلاء البحريون الغالبية العظمى من المجتمع البحري في المملكة، وقد ترتب على ذلك أنه يتم تسويق النقل البحري من منظور الوكيل البحري، الذي يعتمد بشكل رئيسي على تسويق وحجز البضائع للشركة الناقلة أو للمستورد أو المصدر، بهدف رئيسي هو الحصول على عمولة حجز بنسبة معينة، ومما لا شك فيه أن تطبيق مثل هذا المفهوم قد يلحق الضرر بصناعة النقل البحري لا سيما في خدمة الخطوط المنتظمة وما قد يؤدي ذلك من تذبذب لأسعار الشحن البحري، وهذا يتطلب أن تقوم الشركات التي تخدم الخطوط المنتظمة (وليس الوكلاء البحريون) بمراجعة وتحديث الاستراتيجية التسويقية لخطوطها بما يتلائم مع التغيرات التي قد تطرأ على احتياجات السوق وقد يتطلب ذلك الدخول في اتفاقيات شراكة مع شركات أوروبية عريقة كوسيلة لتدريب كوادر الشركات المحلية وإكسابها المهارات اللازمة لرسم سياسات تسويقية حسب متطلبات السوق.

وتتواجد الإدارات الرئيسية (Head Offices) للوكلاء البحريين في العاصمة عمان، مع وجود فروع لها في العقبة (الميناء) والتي تسمى عادة بمكاتب التشغيل (Operations Office). ويشارك الوكلاء البحريون في ذلك بعض النشاطات المساندة للنقل البحري مثل الوساطة البحرية والتأمين البحري وغيرها. ومما لا شك فيه أن تكثيف الجهود لوضع وتنفيذ خطط تدريب مركزة سوف ترفع من مستوى العاملين، كما أن وجود الإدارات الرئيسية في موقع العمل (الميناء) يساعد على رفع مستوى الأداء للعاملين حيث يتم الاتصال بالباخر في الميناء وكذلك معدات مناولة البضائع في مكان العمليات.

وتقوم نقابة ركلاء الملاحه (Shipping Agents Association) بتمثيل قطاع الوكالات البحرية و البالغ عددها حوالي ٤٥ شركة (جميعها من القطاع الخاص) ضمن تنظيم السوق البحري في المملكة ، حيث تعبر حلقة الوصل بين الوكالات البحرية والقطاع الحكومي، كما أنها تقوم بالدور التحكيمي لحل أي نزاع قد يحدث بين أعضائها.

وتعتبر كل من مؤسسة الموانئ ومديرية النقل البحري في وزارة النقل الممثل الحكومي لصناعة النقل البحري في المملكة إلا أنه من الحدير بالذكر أن مسؤوليات كل من هاتين الجهتين لا تزال غير منفصلة تماما مما يؤدي الى حصول خلط لبعض الأمور المتعلقة بملاك البواخر والجهات الأخرى.

ويشكل العديد من شركات السمسرة، ومقدمي خدمات الشح (Freight Forwarder) ، والحمارك وشركات النقل البري وبعض اللوجستيات الاخرى عنصرا مهما في سلسلة النقل البحري المتكامل في الاردن.

كما تزداد أهمية النشاطات الأخرى (مثل قطاع الصيانة والاصلاح والمعائنات والتحكيم البحري) ضمن قطاع النقل البحري (كما هو وارد في الفصل الخامس) حيث يتوقع أن يكون لها تأثير فعال خلال الخمس سنوات القادمة، وتزداد أهمية هذا التأثير على المستوى الفني للبواخر الأردنية وكذلك التي ترفع أعلاما أخرى وتزور ميناء العقبة وذلك من خلال زيادة كفاءة التفيتش البحري لمؤسسة الموانئ، وبهذا المجال ، كذلك لا بد من الإشارة إلى الأهمية الكبيرة والمنتظر أن تلعبها مؤسسة الموانئ للتأثير على الحكومة للتوقيع على أهم اتفاقيات المنظمة البحرية العالمية وبعض الاتفاقيات الدولية الأخرى المرتبطة بالسلامة البحرية ومنع التلوث.

٢-٩ تأثير النقل البحري على الاقتصاد الوطني

يلعب النقل البحري دوراً رئيسياً في اقتصاديات معظم الدول حيث يعتبر وسيلة من أهم الوسائل لتنشيط التبادل التجاري بين الدول، كما يعتبر من أرحص وسائل النقل العالمي المتوفرة حالياً للصناعات والركاب.

ويتمتع النقل البحري بأهميته هذه في كل من الدول المتقدمة و النامية. وقد امتدت هذه الأهمية لتشمل حتى الدول التي لا تتمتع بخطوط ساحلية طويلة، بل تتعدى ذلك إلى الدول التي لا يوجد لديها خطوط ساحلية على الإطلاق (Land Locked). وبصورة عامة، فإن للنقل البحري تأثير اقتصادي على محورين رئيسيين:-

- أ - المحور الدولي لما يلعبه من دور في حركة التجارة الدولية .
- ب- المحور الوطني لما يلعبه من دور في التأثير على الناتج القومي الإجمالي.

ونظراً للطبيعة الخاصة لصناعة النقل البحري وتعقيد تشابكها وارتباطاتها ببقية قطاعات الاقتصاد الوطني، فإن استخدام المؤشرات الاقتصادية (Economic Indicators) التقليدية لتحليل دور هذه الصناعة في الاقتصاد الوطني يصبح أمراً بالغ الصعوبة لما يتطلبه ذلك من بيانات تفصيلية عن هذه التشابكات والارتباطات والتي غالباً ما تكون غير متوفرة.

فلأسطول الأردن كغيره من الأساطيل تأثير مباشر وأخر غير مباشر على الاقتصاد الوطني، وقد لا يكون من السهل قياس جميع هذه التأثيرات بدقة، حيث أن بعضها غير قابل للقياس الكمي (Not quantifiable) وكما سيذكر في الفصل الخامس، فإن العنصر السياسي والجغرافية والتنظيمية، والاجتماعية والإدارية، لها تأثيرات ولو ينسب مختلفة على بعضها البعض وفي

المحصلة على صناعة النقل البحري، وعليه فإن إجراء تحليل اقتصادي بحت (Purely Sound Economic Analysis) لا يرال عسيرا ، إن كان ممكنا على الإطلاق.

ومع ذلك ، يمكننا دراسة الملامح الاقتصادية الرئيسية لصناعة النقل البحري في الاردن من خلال استعراض العلاقة بينها وبين عدد من المتغيرات الاقتصادية كما في الآتي:-

أ- أثر النقل البحري على العمالة

ذكرنا في الفصل الأول، أن من أهم المعايير المستخدمة لقياس أهمية قطاع النقل اقتصادياً هو تحديد درجة استيعابه للأيدي العاملة من خلال نسبة عدد العاملين في هذا القطاع مقارنة بنسبة عدد العاملين في القطاعات الأخرى في الاقتصاد الوطني، وبطبق هذا القول على صناعة النقل البحري حيث يتم قياس درجة الأهمية الاقتصادية النسبية لقطاع النقل البحري في الاقتصاد الوطني.

وإذا ما أخذنا بعين الاعتبار أن صناعة النقل البحري ليست من الصناعات التي تستخدم عمالة كثيرة، فإنه علينا أن نتوقع زيادة كبيرة في حجم الاسطول الاردني حتى يصبح تأثير هذا الاسطول في توفير فرص عمالة ملحوظا في السوق الاردني، وقد تم مناقشة هذه الأهمية في الفصل الأول بشئ من التفصيل.

وتتوفر في الاردن بعض الصناعات والأنشطة المرتبطة بالنقل البحري (اللوجستيات) ، وتوفر هذه الصناعات والنشاطات فرص عمل في الاردن، وبالرغم أنه ليس من الممكن الربط بين فرص العمل هذه نتيجة لوجود اسطول بحري أردني، حيث تخدم هذه الأنشطة سوق النقل البحري للمطقة

والسوق الدولي بصورة عامة وليس قطاع النقل البحري الاردني بشكل خاص، إلا أنها تشكل عصباً مهماً في سلسلة النقل المتكامل ويعتبر قطاع النقل البري من أهم الصناعات المرتبطة كما تمت مناقشته في الفصل الأول حيث يمثل الشحن البري (Trucking) أهم نشاطات هذا القطاع، ويتم نقل البضائع من وإلى المملكة بواسطة شبكة الطرق البرية ويشمل ذلك نقل البضائع والحاويات الجافة والبضائع المبردة وزيت الوقود وغيرها، وقد بلغ عدد الشاحنات العاملة في المملكة عام ١٩٩٧ حوالي ٩٨٩٣ شاحنة منها ٦٥٨١ شاحنة مسجلة في المملكة والباقي تحمل لوحات ادخال مؤقتة يسمح لها بالدخول والعمل لمدة محدودة دون دفع رسوم جمركية^(١)

ويقوم اسطول الشاحنات بنقل البضائع من وإلى المملكة كالاتي:-

- نقل النفط من العراق الى المملكة للاستهلاك المحلي.
- نقل الصادرات الاردنية المنتجة محلياً والمصدرة للدول الاخرى.
- نقل البضائع المستوردة للمملكة عبر موانئ بحرية اخرى.
- نقل بضائع الاقطرمة (Transit) المستوردة لدول اخرى عبر ميناء العقبة الاردني لا سيما العراق

وعند الاخذ بعين الاعتبار أن حوالي ٧٠% من حجم البضائع التي يتم تفريغها في العقبة كان مستورداً للعراق عن طريق هذا الميناء، فإن الحاجة لشبكة من الطرق البرية واسطول من وحدات النقل البري تصبح واضحة وضرورية .

وتقل البواخر الاردنية نسبة متواضعة فقط من حجم البضائع التي يتم تفريغها في العقبة حيث يتم نقل معظم البضائع على بواخر اجنية، وبالتالي فإن مساهمة

١- سجلات وزارة النقل ١٩٩٩

جدول رقم (٧-٢) النسبة المئوية لأعداد العاملين بدول الاتحاد الأوروبي

الدولة	نسبة عدد العاملين في قطاع النقل البحري إلى القوى العاملة (النقل البحري وبناء السفن)
بلجيكا	٠,١
الدنمارك	٠,٥
فرنسا	٠,٠٦
ألمانيا	٠,٠٢
اليونان	٠,٢
إيطاليا	٠,٠٧
هولند	٠,٣
البرتغال	٠,٤
إسبانيا	٠,٢
المملكة المتحدة	٠,٥

Source : Odec Maritime Transport, EEC Shipbuilders Linking Committee, Anna Bredima-Savopoulou & John Tzoannos, The Common Shipping Policy of the EC, 1990 TMC ASSER Institute, The HAGUE

ويتضح من الجدول رقم (٦-٢) والجدول رقم (٧-٢) ما يلي:-

- أ - بلغت أعلى نسبة للعاملين في قطاع النقل البحري الأردني وهي ١,٠١٣ % عامي ١٩٩٥ و ١٩٩٧ وهي تفوق أعلى نسبة في دول الاتحاد الأوروبي.
 - ب- بلغت أدنى نسبة للعاملين في هذا القطاع ٠,٩٦ % عام ١٩٩٣ وهي تزيد عن أعلى نسبة في مجموعة دول الاتحاد الأوروبي.
 - ج- تمثل المملكة المتحدة والدنمارك واليونان وهي من الدول البحرية المتقدمة أعلى نسبة للعاملين في قطاع النقل البحري ضمن دول الاتحاد الأوروبي.
- و بالإضافة إلى نسبة ما توفره صناعة النقل البحري من فرص للعمال مقارنة بالصناعات الوطنية الأخرى فإن مستويات الأجر المدفوعة في قطاع النقل البحري تعتبر مؤشراً على أهمية هذه الصناعة مقارنة مع القطاعات الأخرى المكونة للاقتصاد الوطني.

كما يبين الجدول رقم (٨-٢) النسبة المئوية لاجور النقل البحري منسوبة الى جملة الاجور في الاردن مقاربا ببعض الصناعات الاخرى.

جدول رقم (٨-٢) النسبة المئوية لاجور الشحن البحري منسوبة الى جملة الاجور

القطاع	١٩٩٢	١٩٩٣	١٩٩٤	١٩٩٥	١٩٩٦
النقل البحري	٠,٠٥	٠,٠٥	٠,٠٦	٠,٠٥	٠,٠٢
الزراعة	٦,١	٥,٢	٥,٢	٥	٤,٧
الصناعة	١١	١١,٨	١٠,٣	١٢	١١,٨
التشييد	٦,٣	٦,٣	٦,٢	٥,٣	٥,٣

المصدر: محسوب من سجلات البنك المركزي الاردني

ويُضح من الجدول رقم (٨-٢) ان نسبة الاجور المدفوعة لقطاع النقل البحري تراوحت بين نسبة عليا بلغت ٠,٠٦% عام ١٩٩٤ وادنى نسبة عام ١٩٩٦ حيث بلغت ٠,٠٢% وحافظت على نسبة ثابتة في جميع السنوات الاخرى، كما يتضح تدني اهمية قطاع النقل البحري كمصدر للاجور مما يعكس الدور الضعيف لقطاع النقل البحري في الاقتصاد الاردني بسبب ضآلة حجم الاستثمار المخصص لهذا القطاع في الفترة المذكورة كما ورد في الفصل الاول.

ب- أثر النقل البحري على ميزان المدفوعات

يوجد الكثير من التعريفات الخاصة بميزان المدفوعات، فقد عرفه آلان برانش (Alan Branch) ^(١) بأنه "إفادّة مالية لدولة ما، تشمل على الصادرات والواردات المنظورة وغير المنظورة" كما عرفه البروفيسور م باي (M Bye) بأنه "حساب يشمل تسجيل مطم لكافة العمليات الاقتصادية التي تمت خلال فترة معينة (عادة ما تكون سنة واحدة)، بين مواطني منطقة معينة ومواطني مناطق أخرى^(٢)

1- Branch ,E. Alan, 198٥, Dictionary of Shipping International Trade Terms and Abbreviations, witherby & Co. Ltd ,p.31

2- Evans & Marlow 1990.Quantitative Methods in Maritime Economics, Fairplay Publications, P 229

وأحياناً يكون مشغل السفينة ليس هو مالكها المستفيد (Beneficial Owner) وفي هذه الحالة، فإن الأرباح المحولة إلى مالك السفينة المستفيد والمرجود خارج الدولة تعتبر مساهمة سلبية في ميزان المدفوعات، وحتى في الدول البحرية التقليدية مثل المملكة المتحدة، فإن حصصاً كبيرة من رؤوس الأموال مملوكة في اليونان وكندا والنرويج وبما ودول أخرى، وكثيراً من البواخر يتم تطبيقها بعمالة من دول أخرى غير دولة علم النافذة، وفي مثل هذه الحالات فإنه يصبح من الصعب جداً احتساب مساهمة قطاع النقل البحري في ميزان المدفوعات بدقة.

ويخضع هذا الأمر لقواعد في النظم المحاسبية في بعض الدول بحيث لا تدخل الأرباح المحققة ضمن موارد الدولة من النقد الاجبي اذا كانت الشركة تابعة لشركة اجنبية أو كان مالكها غير مقيم.

ولما كان قطاع النقل البحري يتمتع بأهمية خاصة، ويؤثر على ميزان المدفوعات في معظم الدول، فإن ذلك يولد حاجة لتطوير هذا القطاع^(١) فقد يكون للنقل البحري تأثير إيجابي على ميزان المدفوعات مما يزود الاقتصاد الوطني بالعملات الحرة التي تحتاجها الدولة لتمويل مستورداتها، وبالتالي يساهم قطاع النقل البحري إيجابياً في ميزان المدفوعات^(٢) وبصورة عامة، فإن قطاع النقل البحري يساهم في ميزان المدفوعات نتيجة لخدمات النقل البحري والمواني. أما بالنسبة للمواني، فتأتي مساهمتها من الخدمات التي تقدمها لشركات النقل الوطنية والاجنبية وتحصل على عائداتها بالعملات الاجنبية.

ويقدم الاسطول الوطني للدولة، خدمات النقل لخدمة تجارة الدولة نفسها، كما يقدم نفس الخدمة الى شاحين من دول اخرى. فعندما يقوم الاسطول الوطني بخدمة

1- Zurek, Janusz, 1990, The importance of Polish Sea Transport in the Country's Balance of Payments, University of Gdansk, Poland

1- مرجع سابق

تجارة نفس الدولة التي يرفع علمها، وذلك بنقل البضائع المستوردة والمصدرة من وإلى الدول الأخرى، فإن ملك ينتج عنه تأثيراً إيجابياً على ميزان المدفوعات، وذلك أن الدولة تحصل على عملات حرة مقابل خدماتها أو يقل ما تنفقه منها. أما عندما يقوم هذا الأسطول بنقل بضائع الشاحنين من دول أخرى غير علم الدولة، فإن ذلك يعرف باسم التجارة العكسية (Cross Trading)، ويكون لهذا النشاط أيضاً أثراً إيجابياً على ميزان المدفوعات وذلك من خلال ما يحصل عليه من عملات حرة. أن امتلاك وتشغيل أسطول وطني في المثالين أعلاه، هو قرار اقتصادي بحث يعتمد على النتائج التشغيلية للمشغل البحري (Shipping Operator).

وعندما يتم نقل الصادرات الوصية للدولة المشتري على أساس FOB أو CIF على ظهر بواخر ترفع علماً غير العلم الوطني، فإنه لن يكون هناك مساهمة إيجابية لهذا النشاط في ميزان المدفوعات، وبالتالي لن يكون هناك تدفقاً من العملات الأجنبية لميزان المدفوعات وهذا ما ينطبق على الحالة الأردنية، حيث يقتصر حجم الصادرات الأردنية المنقولة على ظهر بواخر أردنية على ما لا يزيد عن ٣% من حجم الصادرات الكلية^(١).

أن امتلاك سنن ترفع العلم الوطني الأردني سيؤثر بصورة مباشرة وبأثر إيجابي على ميزان المدفوعات، ويمكن شرح ذلك التأثير كالتالي:-
أ- توظيف الناقل البحري الوطني لنقل البضائع المصدرة على أساس FOB وكذلك CIF.

ب- الدخل المتحقق نتيجة لتشغيل الأسطول الوطني لخدمة التجارة الخارجية، أي ما يسمى بـ (Cross Trading)

١. سجلات دائرة الإحصاءات العامة - ١٩٩٧

ج- الدخل المتحقق نتيجة لتأجير الأسطول الوطني لمستأجرين أجانب.

د- الدخل المتحقق على بواخر الركاب نتيجة لنقل ركاب غير اردنيين.

هـ- الدخل الذي يمكن توفيره من نقل سلع اردنية على بواخر اجبية.

ان توظيف الاسطول البحري لاردني لنقل البضائع الاردنية المستوردة سواء على أساس FOB أو CIF سوف يحقق توفيراً في العملة الحرة، والتي كانت ستدفع كعملة صعبة للأساطيل الأجنبية التي ستقوم بنقل هذه الواردات.

أما بالنسبة لدور ميناء العقبة فهو بالتأكيد مهم ومن الضروري اعتباره عنصراً مهماً جداً في ميزان المدفوعات، حيث يحقق الميناء دخلاً كبيراً من العمولات الحرة مقابل الخدمات المتعددة التي يقدمها للبواخر التي تزوره، بالإضافة لبذل خدمة مناولة البضائع فيه. وبصورة عامة، فإن إيرادات ميناء العقبة، تتحقق نتيجة لتقديم الميناء للخدمات التالية:-

أ - الخدمات المقدمة من قبل سلطة الميناء مثل : رسوم الميناء، خدمات الإرشاد، خدمات القطر.

ب- الخدمات المرتبطة بالبضائع بما في ذلك المناولة، التخزين، الوزن .

ج- التزويدات المختلفة التي تقدم للبواخر الاجنبية بما في ذلك المؤن، الماء، الوقود.

د- الخدمات المقدمة لطواقم البواخر الاجنبية، بما في ذلك خدمات الرعاية الصحية ووسائل الترفيه.

ويظهر ميزان الخدمات الاردني "القل" كعنصر يحتوي على ما يلي:-

أولاً: أجور الشحن الجوي.

ثانياً : أخرى وتشمل:-

أ- دخل ميناء العقبة.

ب- الدخل المتحقق من عناصر النقل الأخرى.

ج- اجور التذاكر بالعملة الحرة.

ونظراً لعدم توفر إحصائيات مفصلة ، فإن امكانية تقييم/ قياس تأثير النقل البحري والنشاطات المصاحبة له في ميزان المدفوعات تصبح عملية ليست ميسرة، كما أنه نظراً لاختلاف الطرق المتبعة في مكونات ميزان المدفوعات في الدول المختلفة ، فن المقارنة بين الاردن وغيرها من الدول تصبح غير ممكنة.

إن من أهم عناصر ميزان المدفوعات هو حساب الخدمات (Service Account) والذي يشمل الخدمات التي يتم تقديمها في دولة ما (سواء في ذلك السفن في البحر) لمقيمين أجانب والعكس بالعكس^(١). وتشمل خدمات النقل كلاً من: (البري، السكك الحديدية، النقل البحري، النقل الجوي، والنقل بالأنابيب).

ومما تجدر الإشارة إليه ، إن مساهمة النقل البحري في ميزان المدفوعات ، تقع ضمن بند مساهمة قطاع النقل والبالغة ٦١ مليون دولار لعام ١٩٩٧، وإذا علمنا أن هذه المساهمة تشمل كلاً من النقل البري والجوي والبحري وبالرغم من عدم وجود إحصائيات دقيقة تبين مساهمة كل من هذه القطاعات على أفراد في ميزان المدفوعات، فإننا نستطيع أن نرى تواضع مساهمة قطاع النقل البحري في ميزان المدفوعات الأردني، مما يعكس صغر الدور الذي يحتله هذا القطاع المهم ضمن الاقتصاد الأردني. أما بالنسبة لدور ميناء العقبة، فيمكن قياسه بدقة أكبر وهي مشمولة في بند (أخرى) في ميزان المدفوعات، والتي تشمل أيضاً بعض

I-Chrzanowski, Ignacy, 1985, An Introduction to Shipping Economics, Fairplay Publications, P 105

البند الأخرى (غير المعروفة التفاصيل). وقد حقق ميناء العقبة إيرادات مقدارها حوالي ٤٢,٤ مليون دولار لعام ١٩٩٧، وتشمل هذه الإيرادات رسوم الميناء، رسوم تزويد، رسوم تحميل وتفريغ، خدمات الأرصفة، خدمات الوزن، تخزين الحاويات وغيرها.

وبالنسبة لقطاع النقل البحري الأردني بصورة عامة، فيمكن النظر إلى نفقات وإيرادات عمليات هذا القطاع خلال الفترة الواقعة بين عامي ١٩٩٣-١٩٩٧، وذلك كما هو في الجدول رقم (٩-٢) (مع ملاحظة وجود أكثر من طريقة لاحتساب إيرادات الشحن البحري والخدمات البحرية في ميزان المدفوعات):

جدول رقم (٩-٢) نفقات وإيرادات النقل البحري

مليون دولار					أ- المقبوضات من الخدمات الدولية
١٩٩٧	١٩٩٦	١٩٩٥	١٩٩٤	١٩٩٣	
٦٦	٧,٢	٦,٦	٥,٦	٧,٥	أجرة شحن للواردات الأردنية
٣,٧	٣,٥	٣,٦٥	٣,٦	٣,٢	أجرة شحن للصادرات الأردنية
١٠,٣	١٠,٧	١٠,٢٥	٩,٢	١٠,٧	مجموع أجرة الشحن
١١,٨	١٢,٣	١٢,٥٠	١٢,٥	١٢,١	إيرادات من بواخر الركاب
١٢,٤	٤٦	٤٣,٩	٣٨,٥	٤١,٨	مجموع إيرادات ميناء العقبة
٤,٣	٣,٦	٢,٢٥	٢,١٥	٢,٣	أجور البواخر الموجهة
٦٨,٨	٧٢,٦	٦٨,٩	٦٢,٣٥	٦٦,٩	مجموع المقبوضات من الخدمات الدولية
مليون دولار					ب- المدفوعات خارج المملكة
١٩٩٧	١٩٩٦	١٩٩٥	١٩٩٤	١٩٩٣	
٣,٢	٣,٣	٣,١	٣,٣	٣,٢	مجموع مصاريف البواخر بما في ذلك الإصلاحيات، التأمين، رسوم الموانئ، الوقود
١٤٥	١٤٦	١٤٤,٩	١٤٥	١٤٥	أجور البواخر الممتلئة والشحن البحري
١٤٨	١٤٩,٣	١٤٨	١٤٨,٣	١٤٨,٢	مجموع المدفوعات الخارجية
٧٩,٢ -	٧٦,٦ -	٧٩,١ -	٨٥,٩٥	٨١,٣ -	الصافي (مجموع المدفوعات الخارجية مطروحاً منها المقبوضات)

المصدر: محسوب من قبل الباحث

ويتبين من الجدول رقم (٩-٢) ما يلي:-

- ارتفاع قيمة المقبوضات الأردنية من الخدمات الدولية بنسبة ٢,٨% عام ١٩٩٧ مقارنة بعام ١٩٩٣.
- تشكل إيرادات ميناء العقبة النسبة الأكبر من إجمالي المقبوضات خلال كافة السنوات وبمئة تبلغ حوالي ٦٠%.

- بلغت نسبة المقبوضات الأردنية الى المدفوعات خارج المملكة لعام ١٩٩٧ حوالي ٤٤%.

- بلغ صافي إيرادات عمليات قطاع النقل البحري لعام ١٩٩٧ حوالي ٧٩,٢ مليون دينار لصالح المدفوعات خارج المملكة (عجزاً).

وكغيره من الدول، فإن الأردن لديه بضائع صادرة وبضائع واردة ويوضح الفصل الأول تفاصيل هذه البضائع ، وعليه فإنه بحاجة لخدمات النقل البحري، فوجود الأسطول الوطني في مثل هذه الحالة يقلل من اعتماد الدولة على البواخر الأجنبية وبالتالي يقلل من فقدان العملة الحرة والتي يتم دفعها لخدمات النقل البحري عند عدم وجود أسطول وطني ينقل صادرات وواردات الدولة، بالإضافة إلى أن الأسطول الوطني يوفر العملات الصعبة من خلال بيع خدمات النقل البحري خارج المملكة .

ويتأثر ميناء العقبة بالأوضاع الاقتصادية والسياسية في العراق، لا سيما فيما يتعلق بالمقاطعة الدولية ضدها، أما بالنسبة للصادرات الأردنية والتي هي من الفوسفات والبوتاس بصورة رئيسية فتكاد تكون شبهة وتعتمد كميتها بصورة رئيسية على قدرتها على المنافسة في السوق العالمي.

ج- النقل البحري والنتائج المحلي الإجمالي

يلعب الاسطول الوطني بصورة عامة دوراً مهماً في الاقتصاد الوطني، ولا يقتصر هذا الدور على توفير العملة الحرة للدولة بعدم استيراد خدمات النقل البحري، بل يتعدى ذلك بتصدير هذه الخدمات للدول الأخرى.

وتقدر الأهمية النسبية لصناعة النقل البحري في الاقتصاد الوطني باستخدام نسبة الحمولة الكلية المسجلة الى عدد سكان الدولة، كما يمكن استخدام نسبة مجموع

أحور الشحن البحري في الناتج المحلي الإجمالي كمؤشر لهذه الأهمية. وبالنسبة للاردن فقد بلغت نسب مساهمة الاسطول الوطني في الناتج المحلي الإجمالي لعام ١٩٩٨^(١) حوالي ١% وقد ينظر الى هذا الرقم بأنه مرتفع عند مقارنته ببعض الدول الأخرى مثل الهند والمانيا، حيث بلغت هذه النسبة حوالي ٠,٦% لكل من الدولتين^(٢)، وفي نفس الوقت فقد يعتبر الرقم منخفضاً عند مقارنته ببعض الدول الأخرى مثل الرويخ والمملكة المتحدة حيث بلغت هذه النسب ٧,٧% و ١,٣% على التوالي^(٣)، ويمكن تفسير النسبة المقبولة والبالغة ١% بأنها نتيجة مقارنة لاسطول بحري صغيرة باقتصاد وطني صغير وبالتالي الحصول على هذه النسبة.

أما عند النظر الى نسبة أجور الشحن (Freight) الى كل طن من الحمولة الساكنة (DWT)، وهي من المؤشرات المستخدمة للدلالة على مشاركة النقل البحري في الناتج المحلي الإجمالي، فإن هذه الأرقام تصل الى ١٠٣ دولار لكل طن من الحمولة الساكنة في الاردن ، مقارنة مع ٣٣٥ دولار / طن من الحمولة الساكنة بالنسبة للمملكة العربية السعودية^(٤)

وقد يلاحظ وجود اختلاف في النتائج الممكن الوصول إليها نتيجة لاستخدام المؤشرات الواردة أعلاه، ويعزى سبب ذلك الى وجود اختلاف في تركيبه (Structure) الاساطيل في الدول المختلفة.

وتؤثر صناعة النقل البحري سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة على العناصر التالية التي تؤثر بدورها على الناتج المحلي الإجمالي الاردني :

١. البنك المركزي الاردني لعام ١٩٩٩
٢. تقارير نفية وكلاء الملاحة ١٩٩٨ - الاردن
٣. المصدر السابق
٤. سجلات غرفة التجارة البحرية السعودية ١٩٩٨

د- التأثير الاقتصادي للأسطول الوطني

يساهم الاسطول التجاري البحري للدول في تحسين اقتصادياتها بعدة وسائل وفيما يلي أهم تلك الوسائل:

أولاً- العملة الصعبة: يعتبر توافر الواخر عنصراً مهماً لتوفير العملات الصعبة وبالتالي تحسين الناتج المحلي الاجمالي، فيعتبر قطاع النقل البحري من القطاعات الاقتصادية الخارجية في الاقتصاد القومي، وينتج هذا القطاع خدمات أساساً للتصدير، وبالتالي يؤثر القطاع بزيادة قيمة الصادرات وكذلك تخفيض ما كان سيتم استيراده من خدمات، وعليه فان توفر الاسطول الوطني إما أن يضيف الى الناتج المحلي او يحقق عجزاً فيخفف من الناتج المحلي.

ولا يتوفر الاسطول البحري الاردني القادر تماماً على خدمة التجارة الاردنية من الصادرات والواردات لا سيما الواردات بسبب تنوع مصادرها وكذلك المنافسة الشديدة . وكتيجة لذلك، فان الاتجاه العام يميل نحو الاستيراد على أساس التكلفة والشحن (CIF/C&F)، والذي يعني بالضرورة أن نسبة ليست صغيرة من تكاليف البضائع المستوردة تدفع بالعملات الحرة لتغطية اجور الشحن البحري لجهات غير اردنية.

أما بالنسبة للصادرات الاردنية ، فتبلغ حوالي ٧ ملايين طن سنوياً من البضائع السائبة بصورة عامة، والتي تشمل الفوسفات، البوتاس والاسمنت. وان وجود اسطول متخصص لنقل البضائع السائبة سيساعد على تحقيق وفير كبير من العملات الصعبة للدولة.

الا أنه يمكن تحقيق هذا الوعر اذا ما تم التصدير على أساس C&F/CIF. ومع ذلك فمن الملاحظ ان معظم الصادرات الرئيسية في المملكة يتم بيعها على أساس F.O B حيث تميل الدول المستوردة لاستخدام بواخرها الوطنية لنقل هذه البضائع من العقبة. وبدون ادنى شك، فان لكل من شركة مناحم الفوسفات الاردنية وشركة الوئاس العربية دور كبير يمكن ان تلعبه، وذلك عن طريق توقيع عقود تصدير على أساس CIF/C&F بحيث يقوم الاسطول البحري الوطني الاردني بنقل هذه الصادرات الى موانئ التفريغ في الدول المستوردة، وفي عام ١٩٩٩ فان دور الاسطول الوطني اقتصر على نقل حوالي مائة الف طن فقط ، بعد ان تمكن من نقل اكثر من ٤٠٠ الف طن سنويا من الفوسفات لموانئ الشرق الاقصى وجنوب شرق آسيا خلال عامي ١٩٩٦ و ١٩٩٧، وفي الوقت الذي يقوم الاسطول الوطني بلعب دور اكثر نشاطا بنقل حجم اكبر من الصادرات الاردنية ، فانه سيتم توفير المزيد من العملات الصعبة وبالتالي يحقق المساهمة الايجابية على الناتج المحلي الاجمالي.

ثانياً- الضرائب: في العادة فان تحقيق ضرائب تدفع لخزينة الدولة تصاحب وجود اسطول بحري وطني لاي دولة، وقد تكون هذه الضرائب على الارباح، ضرائب على دخل العاملين على السفن، رسوم تسجيل السفن، رسوم سنوية، وتساهم هذه الضرائب بصورها المختلفة في الناتج المحلي الاجمالي، ونظراً لمحدودية عدد السفن التي ترفع العلم الاردني، فان مساهمة الضرائب المتحققة نتيجة لذلك تبقى محدودة.

٢-١٠ الخلاصة

تضمن هذا الفصل عرضاً لأهم الملامح الاقتصادية لصناعة النقل البحري في الاردن من خلال دراسة حركة التجارة الخارجية بما فيها تجارة الاقطرمة وكذلك حركة الركاب من خلال ميناء العقبة. كما تضمن مناقشة إدارة الاسطول

التجاري الاردني نظراً للارتباط القوي بين الادارة الجيدة ونفقات التشغيل. كما تناول الفصل تحليلاً لأهم الأنشطة المرتبطة بقطاع النقل البحري في الاردن ثم تم الانتقال لمناقشة تأثير النقل البحري على الاقتصاد الاردني سواء على العمالة او على ميزان المدفوعات ومن ثم على الناتج القومي الاجمالي.

وقد تبين أن أهم الموارد الطبيعية الرئيسية في الاردن هي مادتَي الفوسفات والبوتاس، كما تبين من دراسة حجم الصادرات والواردات الاردنية من البضائع ان حجم الصادرات قد سجل ارتفاعاً كبيراً بلغت نسبته ١٧,٣% عام ١٩٩٧ مقارنة مع عام ١٩٩١، بينما سجلت واردات المملكة من البضائع ارتفاعاً نسبته ١٤٤% لعام ١٩٩٧ مقارنة لعام ١٩٩١. وتشكل تجارة الترانزيت نسبة مرتفعة من التجارة الاردنية لا سيما فيما يخص الواردات حيث تعكس تجارة الترانزيت حركة البضائع المستوردة للعراق عن طريق ميناء العقبة.

كما تبين في هذا الفصل أن أعلى نسبة للعاملين في قطاع النقل البحري الاردني الى القوى العاملة قد بلغت ١,٠١٣% عام ١٩٩٧، كما أن نسبة الأجور المدفوعة لقطاع النقل البحري بلغت أعلى نسبة لها عام ١٩٩٤ حيث بلغت ٠,٠٦% من جملة الاجور ودراسة مصاريف وإيرادات النقل البحري الاردني، وقد تبين أن مجموع المدفوعات الخارجية مطروحاً منها المقبوضات كان سالباً خلال السنوات التي شملتها الدراسة. وهذا يعني أن نشاط خدمات النقل البحري يحفض ولا يضيف الى الناتج المحلي.

وسيم في الفصل القادم دراسة جانب الطلب على خدمات النقل البحري للبضائع وكذلك للمسافرين بصورة تحليلية من خلال نماذج نظرية مختلفة لدوال الطلب على خدمات النقل البحري بنوعيه، وقياسها احصائياً باستخدام بيانات عملية عن الاقتصاد الاردني.

الفصل الثالث

الطلب على خدمات النقل البحري

٣- الطلب على خدمات النقل البحري

٣-١ مقدمة

يلعب النقل البحري دورا مهما ومتناميا في النشاط الاقتصادي في كثير من الدول على اختلاف درجة تقدمها ونموها الاقتصادي ، ويحتل موقعا محوريا فيه . فمن الناحية الأولى ، تساهم أعمال النقل البحري - للسلع والركاب على حد سواء - في دفع عجلة النشاط الاقتصادي في مختلف القطاعات الاقتصادية . ومن الناحية الأخرى، تتأثر أعمال وفعاليات النقل البحري بما يشهده الاقتصاد من تقلبات اقتصادية ما بين الازدهار والركود وبما يمر به من ظروف سياسية واقتصادية وانعكاساتها على النشاط الاقتصادي محليا وإقليميا ودوليا. وقد تطورت أعمال النقل البحري من النواحي الكمية والنوعية بصورة ملموسة في العقود الماضية لتصبح من القطاعات الاقتصادية الرئيسية في أي اقتصاد حديث.

وبصورة عامة ، تشمل صناعة النقل البحري وسائط النقل بأنواعها وأحجامها المختلفة وموانئ التحميل والتفريغ لهذه الوسائط وما يلزم ذلك من معدات وآلات بالإضافة إلى كافة الأنشطة الاقتصادية المصاحبة لأعمال النقل البحري . وعلى ذلك، فإن الطلب على خدمات النقل البحري للسلع والركاب في إطارها الدولي يأخذ أبعادا متعددة ويتأثر بعدد من العوامل الاقتصادية والسياسية والجغرافية بالإضافة إلى طبيعة السلع المنقولة بحرا والأفراد المسافرين بحرا^(١).

وقد أوضحنا في الفصلين السابقين أهم ملامح نشاط وتطور قطاع النقل بعامة، والنقل البحري بخاصة في الأردن خلال السنوات الماضية ومدى ارتباطه بالاقتصاد الوطني.

١. السويدي، مختار، ١٩٩٦، اقتصاديات النقل البحري، الدار المصرية اللبنانية

أما هذا الفصل فيختص بدراسة وتحليل العوامل المحددة للطلب على خدمات النقل البحري بنوعها : نقل السلع ونقل الركاب من خلال اقتراح نماذج مختلفة لدوال الطلب على نقل السلع والركاب ، وقياس أثرها إحصائياً باستخدام سلاسل زمنية من البيانات المتوفرة عن السلع والركاب المنقولين بحراً عبر ميناء العقبة الأردني خلال السنوات ١٩٨٥ - ١٩٩٨ . كما تذهب التحليلات إلى إلقاء الضوء على مدى استجابة الكميات المطلوبة من خدمات النقل البحري للسلع والركاب للتغيرات في العوامل المختلفة المحددة لها من خلال قياس وتحليل مرونة الطلب على هذه الخدمات من نفس تلك البيانات الإحصائية .

وفي كل تلك التقديرات الإحصائية، سوف يتم استخدام أسلوب تحليلات الانحدار المتدرج Stepwise Regression لتحديد أي من المتغيرات المستقلة في تلك الدوال له علاقة جيدة وقوية مع المتغير التابع فيها . فكما هو معروف ، فإن هذا الأسلوب يكشف لنا فيما إذا كان هناك ارتباط خطي متعدد الأطراف Multi Collinearity بين المتغيرات المستقلة في كل دالة يتم تقدير معاملاتها إحصائياً .

كذلك، سوف تقوم الدراسة بإجراء اختبار يقس درجة أو مدى استقلالية الأخطاء العشوائية للتقديرات في كل سنة من سنوات القياس الإحصائي مع السمة التي تسبقها Auto Correlation من خلال اختبار Durbin-Watson . وبالنسبة لقدرة المتغيرات المستقلة في كل دالة على تفسير التغيرات التي نشاهدها في المتغير التابع، فسوف يتم قياسها وتحليلها من خلال معامل التحديد R^2 .

أما بالنسبة لقياس أهمية أو تأثير كل متغير مستقل في الدالة على المتغير التابع، سيقوم الدراسة باستخدام اختبار (t) والموضوع بين قوسين أسفل المعاملات المقدرة إحصائياً للمتغيرات المستقلة. أما اختبار Standard Error (SE) فسوف يستخدم في الدراسة

لقياس مقدار الخطأ العشوائي في كل دالة يتم قياسها إحصائياً ، حيث انه كلما قل مقدار هذا الخطأ العشوائي كانت نتائج التقدير الإحصائي جيدة.

٣-٢ نقل السلع

تشير الإحصاءات المتاحة إلى أن أعمال النقل البحري تستحوذ على حوالي ٧٨% من حجم التجارة الدولية في السلع والخدمات وأن حوالي ٦٨% من حجم السلع الداخلة في التجارة الدولية تنقل بين دول العالم بحراً^(١). ولا يختلف الحال كثيراً بالنسبة للاردن عن ذلك كما يتضح لنا من الجدول رقم (٣-١) والذي يتضمن بيانات عن حجم الصادرات والواردات الأردنية بآلاف الأطنان عبر ميناء العقبة خلال السنوات ١٩٨٥-١٩٩٨ ونسبتها من إجمالي التجارة الخارجية الأردنية بالإضافة إلى إحصاءات عن حجم سلع الترانزيت في ميناء العقبة .

جدول رقم (٣-١) حجم الصادرات والواردات الأردنية والترانزيت عبر ميناء العقبة خلال السنوات ١٩٨٥-١٩٩٨ (آلاف الأطنان)

السنة	عدد البواخر	الواردات	الصادرات	المجموع	إجمالي التجارة الخارجية	% من التجارة الخارجية	الترانزيت
١٩٨٥	٢٤١٣	٢٩٥٣	١٨٠١	١٤٧٥٤	٢٢٢٥٥	٦٦	٤٠٠٨
١٩٨٦	٢٥٣٨	٦١٧٧	٧٩٤١	١٦٨٥٠	٢٥١٤٩	٦٧	٤٤٦٣
١٩٨٧	٢٥٣٨	٨٥٣٠	١١١٧٧	٢٠٠١٥	٣١٧٧٠	٦٣	٥٩٤١
١٩٨٨	٢٥٨٣	٩١٤٣	١٠٩٥٣	٢٠٠٩٦	٢٩٥٥٢	٦٨	٦٩٣٠
١٩٨٩	٢٤٤٦	٨٦٩٥	٩٩٨٦	١٨٦٨١	٢٩١٨٩	٦٤	٦١٦٣
١٩٩٠	٢٢٢٢	٦٦٤٦	٨٨٧٢	١٥٥١٨	٢٤٦٤٨	٦١	٢٣٢٠
١٩٩١	٢٠٧٥	٥٥٤٨	٧٦٧٨	١٣٢٢٦	١٩٧٣٩	٦٧	١٥٢٤
١٩٩٢	٢٤٣٣	٦٠٢٢	٧٣٦٢	١٣٢٨٤	٢٠٥٩١	٦٥	٢٠٩٤
١٩٩٣	٢٤٩٠	٥٢٥٣	٦٣٨١	١١٦٣٤	٣٠٤٢١	٣٨	١٢٧٦
١٩٩٤	٢٤٨٦	٣٩٢٤	٦٦٤٨	١٠٥٧٢	٢٠٥٧٨	٥١	١٥١٦
١٩٩٥	٢٣٨٢	٥٠٧٧	٦٦٧٩	١١٧٥٦	٢٣٣٤٤	٥٠	٦٧٠٤
١٩٩٦	٢٧٣٥	٤٦١٣	٧٣٩٦	١٢٠٠٩	٢٣٨٠٨	٥٠	٥٠٦١
١٩٩٧	٢٨١٣	٥٢٥٦	٧١٥٦	١٢٤١٢	٢٤٤٢٩	٥١	٦٧٠٤
١٩٩٨	٢٨٨٥	٥٣٥٨	٧٢٩٥	١٢٦٥٣	٢٥٣٧٢	٥٠	٥٨١٣

المصدر: تقارير وزارة النقل للأعوام ١٩٨٦ حتى ١٩٩٩
تقارير مؤسسة الموانئ للأعوام ١٩٨٦ حتى ١٩٩٩

١ بدوي، د. سمية، اقتصاديات النقل البحري في العالم، منشأة المعارف، الإسكندرية

وتظهر البيانات الواردة في الجدول رقم (٣-١) أن الصادرات من السلع المنقولة عبر ميناء العقبة تزيد عن الواردات من السلع عبر نفس الميناء في جميع سنوات فترة الدراسة ، إلا أن البيانات تكشف عن تنذبات ملحوظة في أحجام كل من الصادرات والمستوردات خلال سنوات نفس الفترة . وأكثر من ذلك ، تدل هذه البيانات على اتجاه هبوطي في مجمل حركة نقل السلع عبر الميناء خلال معظم السنوات الأخيرة من هذه الفترة نتيجة استمرار الركود الاقتصادي الذي شهده الأردن منذ أوائل الثمانينيات وبسبب نتائج أزمة وحرب الخليج الثانية وما ترتب عليها من فرض الحظر الشامل على العراق . أما الانتعاش البسيط الذي شهدته أعمال النقل البحري للسلع في ميناء العقبة في السنوات الأخيرة ومنذ عام ١٩٩٥ فيعود بالدرجة الأولى إلى زيادة السلع المستوردة للعراق من خلال اتفاق النفط مقابل الغذاء .

أما بالمسبة لأهميتها السبية في إجمالي التجارة الخارجية الأردنية ، فالأرقام الواردة في الجدول نفسه تبين استقرارها في حدود ٦٧% خلال معظم السنوات وانخفاضها بصورة مفاجئة منذ عام ١٩٩٣ لتستقر من جديد عند حوالي ٥٠% من إجمالي التجارة الخارجية الأردنية ، مما يعني تزايد اللجوء إلى وسائل النقل الأخرى (برا وجوا) في السنوات الأخيرة .

وفي إطار البحث في العوامل المحددة للطلب على خدمات النقل البحري للسلع ، يؤكد الباحثون المهتمون باقتصاديات النقل البحري أن الطلب على هذه الخدمات مشتق من الطلب على السلع المنقولة بحرا سواء كانت صادرات أو واردات ^(١) . فالسلع هي المطلوبة أولا وأخيرا وتمثل خدمة نقل هذه السلع الوسيلة الوحيدة لتحقيق المفعة المكانية والزمانية من هذه السلع . وعلى ذلك ، فإن عملية نقل هذه السلع تعتبر حلقة أساسية من حلقات الإنتاج تتنقل من خلالها السلع من المكان الذي نقل فيه منفعتها إلى المكان الذي تعطي فيه هذه السلع منفعة أكبر .

١ مرجع سابق

وقد أشار عدد من الباحثين إلى مجموعة من العوامل الاقتصادية مثل تكلفة النقل البحري مقارنة بتكاليف النقل بوسائل النقل الأخرى البديلة ومستوى النشاط الاقتصادي ممثلاً بمتوسط الدخل الفردي الحقيقي ومعدلات النمو فيه بالمقارنة مع مثيلاته في الدول المجاورة كمحددات للطلب على خدمات النقل البحري للسلع . كذلك، أضاف هؤلاء الباحثون عدداً من العوامل غير الاقتصادية مثل التطورات السياسية والسكانية وطبيعة السلع الداخلة في التجارة الخارجية من حيث الوزن والحجم وقابليتها للتخزين دون تلف إلى تلك المحددات لأنها تؤثر بدون شك في تحديد حجم الطلب على هذه الخدمات .

ومع ذلك، وباستثناء الصيغ المختصرة التي ذكرها Jan Kmenta^(١) لحساب المرونة السعرية للطلب على خدمات النقل البحري لواردات الدولة وصادراتها كل على حدة وكذلك ما ورد في دراسات الدكتور سمية بدوي حيث ذكرت قيامها بدراسة لحساب المرونات السعرية للطلب على خدمات النقل البحري لل بضائع للواردات والصادرات كل على حدة في بعض الدول النامية والمتخلفة خلال الفترة ١٩٧٠-١٩٨٠^(٢) لم تتضمن تلك الأبحاث صياغة معينة لدالة الطلب على خدمات النقل البحري للسلع كما لم تكن هناك محاولات في الأردن لقياس مثل تلك الدوال إحصائياً من أجل التعرف على كيفية تأثير تلك العوامل ولا مقداره على حجم السلع المنقولة بحراً . من هذا المنطلق ، يمكن اقتراح الصياغة التالية لدالة الطلب على خدمات النقل البحري للسلع كما في الصورة التالية :

$$R = f(P, X, D) \quad (1)$$

حيث :

R : نسبة السلع المنقولة بحراً إلى إجمالي التجارة الخارجية الأردنية .

1 Jan Kmenta, 1981, Elements of Econometrics, London

2. مرجع سابق .

P : نسبة تكلفة نقل الطن الواحد من السلع بحرا إلى تكلفة نقله برا (وسيلة نقل أخرى) .

X : نسبة التجارة الخارجية الأردنية إلى مجموع التجارة الخارجية لدول الشرق الأوسط^(١)

D : متغير وهمي يأخذ القيمة (صفر) للفترة ما قبل حرب الخليج الثانية في عام ١٩٩١ والقيمة (واحد) للفترة ما بعد هذه الحرب .

وتفترض الدراسة أن الزيادة في نسبة تكلفة نقل الطن الواحد من السلع بحرا إلى تكلفة نقله برا (P) الناتج عن إما ارتفاع تكلفة النقل البحري أو انخفاض تكلفة النقل البري أو كليهما سوف تؤدي إلى انخفاض نسبة السلع المنقولة بحرا من مجموع السلع الداخلة في التجارة الخارجية الأردنية . وبالتالي من المتوقع أن يكون معامل هذا المتغير سالباً عند قياس الدالة إحصائياً .

أما بالنسبة للمتغير المستقل الثاني (X) وتأثيره على أعمال النقل البحري فالأمر غير واضح مقدماً، فكما أن ارتفاع معدل النمو في التجارة الخارجية للأردن ستيحة للتوسع في الصادرات أو بسبب ارتفاع المستوردات الأردنية يؤدي حتماً وبالضرورة إلى التوسع في أعمال النقل البحري وزيادة كميات السلع المنقولة بحرا عبر ميناء العقبة ، فإن ارتفاع معدل النمو في التجارة الخارجية لدول المنطقة والإقليم من شأنه كذلك أن يؤدي إلى نشاط إضافي في أعمال النقل البحري في ميناء العقبة تصديراً للأردن واستيراداً منه، وعلى ذلك ، فإن ارتفاع نسبة التجارة الخارجية للأردن إلى التجارة الخارجية لدول المنطقة قد يكون ذا أثر إيجابي على أعمال النقل البحري في ميناء العقبة إذا كان هناك

١- لأغراض هذا البحث تشمل منطقة الشرق الأوسط كل من (الأردن، مصر، سوريا، لبنان، السعودية، العراق، اليمن، الكويت، قطر، البحرين، الإمارات العربية المتحدة، عمان ، إسرائيل).

نمو في التجارة الخارجية لجميع الدول في المنطقة بما فيها الأردن، وكل ما في الأمر أن معدل النمو في التجارة الخارجية للأردن أعلى من معدل النمو في التجارة الخارجية لدول المنطقة الأخرى. أما إذا كانت هذه الزيادة في النسبة نتيجة لنمو في التجارة الخارجية للأردن وفي نفس الوقت انكماش أو تراجع في التجارة الخارجية للدول الأخرى في المنطقة فستكون الآثار على أعمال النقل البحري متصاربة قد يلغي بعضها البعض وإن كانت الدراسة تميل نحو افتراض أن الأثر الإيجابي للنمو في التجارة الخارجية الأردنية سيفوق الأثر السلبي لتراجع التجارة الخارجية للدول الأخرى مما يترك أثراً إيجابياً صافياً على أعمال النقل البحري في ميناء العقبة . وهذا يدفعنا إلى افتراض أنه معامل هذا المتغير سيكون موجبا عند تقديره وقياسه إحصائياً .

ومن قبيل الأخذ بعين الاعتبار العوامل غير الاقتصادية فقد ارتأت الدراسة إضافة متغير وهمي (D) للمتغيرات المستقلة في الدالة يأخذ القيمة (صفر) في السنوات التي سبقت حرب الخليج الثانية والقيمة (١) في السنوات التي تلتها لقياس الأثر السلبي الذي تركته هذه الحرب على أعمال النقل البحري عبر ميناء العقبة حيث من المتوقع أن يكون معامل هذا المتغير سالبا عند تقدير الدالة بالطرق الإحصائية .

وباستخدام أسلوب تحليل الانحدار متعدد المتغيرات Multiple Regression Analysis ، وبالإستعانة بنظام التحليل الإحصائي في العلوم الاجتماعية Statistical Package for Social Sciences SPSS ، قامت الدراسة بتقدير معاملات هذه الدالة إحصائياً من بيانات سلسلة زمنية للسنوات ١٩٨٥ - ١٩٩٨ كما في الجدول رقم (٣-٢) أنهاء بصيغتها الخطية التالية :

جدول رقم (٢-٣) البيانات المستخدمة في تقدير الدالة رقم (٢)

السنة	R_t	P_t	X_t	D_t
١٩٨٥	٦٦	١٣,٨	٠,٩٩٨	صفر
١٩٨٦	٦٧	١٣,٣	٠,٠٨٤	صفر
١٩٨٧	٦٣	١٣,١	١,٣٢٨	صفر
١٩٨٨	٦٨	١١,٩	١,٢٠٥	صفر
١٩٨٩	٦٤	١٢,١	١,١٤٨	صفر
١٩٩٠	٦١	١١,٨	٠,٩٤٣	صفر
١٩٩١	٦٧	١٢,٠	٠,٧١٣	١
١٩٩٢	٦٥	١٢,٤	٠,٦٨٣	١
١٩٩٣	٣٨	١٢,٧	١,٠٣٦	١
١٩٩٤	٥١	١٢,٩	٠,٦٩٤	١
١٩٩٥	٥٠	١٣,٧	٠,٧٠٤	١
١٩٩٦	٥٠	١٢,٢	٠,٦٥٨	١
١٩٩٧	٥١	١٢,٢	٠,٦٢٩	١
١٩٩٨	٥٠	١١,٨	٠,٦١٤	١

المصدر: محسوب من قبل الباحث

$$R_t = a_0 + a_1 P_t + a_2 X_t + a_3 D_t + E_t \quad (2)$$

$$t = 1985, 1986, \dots, 1998$$

وكانت النتائج كما يلي :

$$R = 0.963 - 0.920 P - 17.704 X - 0.192 D \quad (3)$$

$$(-0.306) \quad (-1.128) \quad (-2.597)$$

$$R^2 = 0.512 \quad SE = 7.366 \quad DW = 1.853$$

من الواضح أن التقديرات التي حصلنا عليها من هذه الصياغة لدالة الطلب على خدمات النقل البحري للسلع جاءت منسجمة مع الافتراضات النظرية فيما يتعلق بالمتغير الوهمي والمتغير المعبر عن النسبة بين تكاليف النقل بحرا وتكاليف النقل برا، ولكنها مغايرة للتوقعات بخصوص آثار المتغير الخاص بالنسبة بين تجارة الأردن الخارجية والتجارة الخارجية لبقية دول الإقليم . وهذا يدفعنا إلى الاستنتاج بأن هذه الصياغة لدالة الطلب على خدمات النقل البحري للسلع ليست مناسبة لتحديد وقياس آثار العوامل المختلفة التي تعبر التغيرات في حجم النقل البحري للسلع من خلال ميناء العقبة الأردني

ولدى إجراء الاحتمالات الإحصائية المختلفة على تقديرات هذه الدالة، تبين لنا لما يلي:-

١- تفسر المتغيرات المستقلة ما لا يقل عن ٥٠% من التغيرات المشاهدة في نسبة السلع المنقولة بحراً من ميناء العقبة إلى إجمالي التجارة الخارجية الأردنية حيث بلغ معامل التحديد فيها ٠,٥١٢.

٢- إن تأثير العوامل غير الاقتصادية ممثلة بالمتغير الوهمي (D) قوي جداً على نسبة السلع المنقولة بحراً إلى إجمالي التجارة الخارجية الأردنية ، وفي الاتجاه المقترح كما يبينه مقدار معامل هذا المتغير الوهمي.

٣- عدم وجود ارتباط بين الأخطاء العشوائية لعترات القياس المتتالية كما يوضحها مقياس اختبار DW المبين أسفل المتغيرات الإحصائية للدالة.

٤- يوضح اختبار (t) ضعف العلاقة بين نسبة تكلفة نقل السلع بحراً إلى تكلفة نقلها براً ونسبة السلع المنقولة بحراً إلى إجمالي التجارة الخارجية الأردنية على الرغم من أنها عكسية كما هو متوقع .

وكصياغة بديلة لدالة الطلب على خدمات النقل البحري للسلع تقترح الدراسة الآتي :

$$SG = f(PSG, PL, Y, D) \quad (4)$$

حيث :

SG : حجم السلع المنقولة بحراً عبر ميناء العقبة بالآلاف الأطنان .

PSG : تكلفة نقل الطن الواحد من السلع بحراً بالولار.

PL : تكلفة نقل الطن الواحد من السلع براً بالدولار.

Y : متوسط الدخل الفردي الحقيقي في الأردن بالدولار.

D : متغير وهمي يأخذ القيمة (صفر) للفترة ما قبل حرب الخليج الثانية في عام

١٩٩١ والقيمة (واحد) للفترة ما بعد هذه الحرب .

هذه الصبغة تفترض أن الطلب على خدمات النقل البحري للسلع - شأنه في ذلك شأن الطلب على أي سلعة أو خدمة - سيكون على علاقة عكسية مع تكاليف النقل البحري (PSG) وطرديّة مع تكاليف النقل البري (PL) للسلع على اعتبار أن النقل البري وسيلة نقل بديلة للنقل البحري بينما لا تشكل وسيلة النقل الجوي منافسا أو بديلا عمليا للنقل البحري لمعظم السلع الداخلة في التجارة الدولية ولا تتعدى نسبة السلع المنقولة جوا نسبة ٠,٠٠١ من السلع المنقولة بحرا .

وهناك حالات تكون فيها تكاليف نقل السلعة تمثل نسبة كبيرة من إجمالي تكلفة السلعة. وفي مثل هذه الحالات ، فإن ارتفاع أجور نقل السلع بحرا قد يؤدي إلى تشجيع الدول المستوردة لتلك السلع على إنتاجها محليا بدلا من استيرادها كما هو الحال بالنسبة للحاويات الفارغة التي يتم شحنها من منطقة لأخرى من أجل تعبئتها بالسلع وبعض المعدات الإنشائية التي تتميز بحجم وربما وزن كبيرين مع انخفاض في قيمتها. يارتفاع أجره نقل الحاويات الفارغة مثلا قد يشجع الدول المصدرة للبضائع بالحاويات بتصنيع الحاويات محليا بتكلفة نقل عن تكلفة نقل الحاويات الفارغة، ومن ناحية أخرى ، هناك سلع أخرى لا تشكل تكلفة نقلها إلا نسبة ضئيلة من قيمتها الإجمالية ، ولا يتأثر الطلب على خدمات نقلها بصورة ملحوظة عند ارتفاع أجور نقلها بحرا خاصة عندما لا تتوفر سلعة بديلة أو وسيلة نقل أخرى بدلا من نقلها بحرا .

أما بالنسبة لمتوسط الدخل الفردي الحقيقي في الأردن (Y) فمن المفترض أن يكون تأثيره إيجابيا على خدمات النقل البحري للسلع حيث أن ارتفاع متوسط الدخل الفردي الحقيقي إما أن يكون ناتجا أو مصاحبا لزيادة في الصادرات الأردنية من ناحية ويؤدي من ناحية أخرى إلى زيادة المستوردات الأردنية من الخارج .

وفي كلتي الحالتين سوف ينعكس ذلك على شكل زيادة في الطلب على خدمات النقل البحري للسلع بصورة ملحوظة . كما تفترض هذه الصياغة أن العوامل غير الاقتصادية ممثلة بالمتغير الوهمي (D) سوف تكون علاقتها عكسية مع الطلب على خدمات النقل البحري مترجمة بذلك الآثار السلبية الناجمة عن أزمة وحرب الخليج الثانية وتداعياتها.

وباستخدام أسلوب تحليل الانحدار متعدد المتغيرات نفسه على سلسلة زمنية من البيانات المتعلقة بهذه المتغيرات كما هي واردة في الجدول التالي رقم (٣-٣) ، قمنا بتقدير معاملات هذه المتغيرات في الدالة بصياغتها الحطية :

$$SG_t = a_0 + a_1 PSG_t + a_2 PL_t + a_3 Y_t + a_4 D_t + E_t \quad (5)$$

$$t = 1985, 1986, \dots, 1998.$$

$$SG = -10596 - 200.903 \text{ PSG} + 55.924 \text{ PL} + 8.623 \text{ Y} - 4111.63 \text{ D} \quad (6)$$

$$(-1.187) \quad (2.454) \quad (2.142) \quad (-3.932)$$

$$R^2 = 0.850 \quad SE = 1491.474 \quad DW = 2.364$$

وتشير نتائج الدراسة في المعادلة (٦) إلى ما يلي:-

١- إن نتيجة القياس الإحصائي متفقة تماماً من حيث الإشارة مع جميع الافتراضات التي وضعتها الدراسة فيما يتعلق بطبيعة العلاقة بين حجم السلع المنقولة بحراً وكل واحد من المتغيرات التي اقترحتها الصياغة الثانية لدالة الطلب على خدمات النقل البحري للسلع وتفسر ما نسبته ٨٥% من التغيرات المشاهدة في حجم السلع المنقولة بحراً خلال سنوات فترة الدراسة .

٢- يلعب المتغير الوهمي D دوراً جيداً في التأثير على حجم السلع المنقولة بحراً ، أي أن الزيادة في المتغير المستقل (D) يتبعه نقصان كبير في خدمات النقل البحري للسلع ، والدليل على كبر هذا الدور هو زيادة درجة أهميته (Degree of Significance) كما يظهر في مقدار اختبار (t) والبالغ (- ٣.٩٣٢) .

- ٣- إن نتائج اختبار (DW) لا يشير إلى وجود ارتباط بين الخط العشوائي للتقدير في السنة (t) مع الخطأ العشوائي للتقدير في السنة (t-1) .
- ٤- إن ارتفاع قيمة المعامل الثابت في التقديرات الإحصائية للدالة يشير إلى وجود عوامل أخرى لم تتضمنها المعادلة ولها تأثير على حجم السلع المنقولة بحراً .

جدول رقم (٣-٢) البيانات المستخدمة في تقدير الدالة رقم (٥)

السنة	SG _t	PSG _t	PL _t	Y _t	D _t
١٩٨٥	١٤٧٥٤	٥٨	٤٢٠	١٧٤٣	صفر
١٩٨٦	١٦٨٥٠	٥٨	٤٣٥	١٨٢١	صفر
١٩٨٧	٢٠٠١٥	٥٩	٤٥٠	١٨٢٥	صفر
١٩٨٨	٢٠٠٩٦	٥٧	٤٨٠	١٦٩٧	صفر
١٩٨٩	١٨٦٨١	٥٨	٤٨٠	١٣٥٢	صفر
١٩٩٠	١٥٠٣٥	٦٢	٥٢٥	١٢٦٨	صفر
١٩٩١	١٣٢٢٥	٦٦	٥٥٠	١٢٠٦	١
١٩٩٢	١٣٣٨٤	٦٣	٥١٠	١٣٥٦	١
١٩٩٣	١١٦٣٤	٥٩	٤٦٥	١٤٠١	١
١٩٩٤	١٠٥٧٢	٥٨	٤٥٠	١٤٤٨	١
١٩٩٥	١١٧٥٦	٥٨	٤٢٥	١٥٢٣	١
١٩٩٦	١٢٠٠٩	٥٥	٤٥٠	١٥٦٧	١
١٩٩٧	١٢٤١٢	٥٢	٤٢٥	١٥٩٧	١
١٩٩٨	١٢٦٥٣	٥٠	٤٢٥	١٦١٥	١

المصدر: محسوب من قبل الباحث

٣-٣ نقل الركاب

اقتصرت خدمات النقل البحري للركاب في الأردن حتى عام ١٩٨٥ على خط غير منتظم لنقل الركاب بين ميناء العقبة الأردني وميناء السويس في جمهورية مصر العربية وإلى خط آخر موسمي لنقل الحجاج من ميناء العقبة الأردني إلى ميناء جدة في المملكة العربية السعودية في موسم الحج . وفي عام ١٩٨٥ ، تم تأسيس خط العقبة - نويبع البحري بقرار سياسي من قادة البلدين ليربط بين الأردن ودول المشرق العربي من ناحية وجمهورية مصر العربية وبلاد المغرب العربي من ناحية أخرى . وتستغرق الرحلة بين العقبة ونويبع حوالي ثلاث ساعات مقارنة بأربع وعشرين ساعة تستغرقها

الرحلة بين العقبة والسويس مما جعله منافسا قويا أو بديلا ممتازا للخط العامل بين العقبة والسويس . وقد تم منح حق امتياز تشغيل هذا الخط الجديد لنقل المسافرين في الاتجاهين لشركة الجسر العربي للملاحة والتي قامت بتشغيله منذ عام ١٩٨٦ . ويقدم خط العقبة - نوبع خدمة نقل الشاحنات وبضائع الدحرجة بالإضافة إلى نقل الركاب في الاتجاهين .

ويوضح الجدول رقم (٣-٤) تطور حركة المسافرين عبر ميناء العقبة وتأثير افتتاح وتشغيل خط العقبة - نوبع على حركة المسافرين خلال السنوات ١٩٨٥ - ١٩٩٨ :

جدول رقم (٣-٤) حركة الركاب والسيارات عبر ميناء العقبة خلال السنوات ١٩٨٥-١٩٩٨

السنة	المغادرون	القائمون	الإجمالي	عدد السيارات
١٩٨٥	٢١٣٣٥٦	٤٤٦٦١	٦٥٨٠١٧	٢٧٣٣٠
١٩٨٦	٤٠٤٠٥٠	٤٣٥٦٠٥	٨٣٩٦٥٥	٣٨٩٢٠
١٩٨٧	٢١١٢٢٤	٤٣٧٤٥١	٦٤٨٦٧٥	٤٥٧١٠
١٩٨٨	٢٣٩٦٢٤	٥٨٣٨٢٨	٨٢٣٤٥٢	٤٤٦٨٠
١٩٨٩	٣٢١٢١٢	٤٤٨٦٨٩	٧٦٩٩٠١	٥٤٩٠٠
١٩٩٠	٥٠٢١٥٩	٢٩٨٣٢٠	٨٠٠٤٧٩	٧٢٤٠٠
١٩٩١	٤٠٨٦٢٦	٤٦١١٥٧	٨٦٩٧٨٣	٦٥٤٠٠
١٩٩٢	٦٥٠٣٥٦	٥٦١٢٧٩	١٢١١٦٣٥	٨٦٥٠٠
١٩٩٣	٦٤٤٥٢٦	٦١٥٣٩٤	١٢٥٩٩٢٠	٨٧٠٠٠
١٩٩٤	٦٨٨٥١٦	٦٦٠٥٤٥	١٣٤٩٠٦١	٨٩٠٠٠
١٩٩٥	٥٨٦٠٧٩	٥٧٠٠٥٥	١١٥٦١٣٤	٨١٢٠٠
١٩٩٦	٥٥٠٧٤١	٥٢٤٦٠٥	١٠٧٤٨٤٦	٨٠٧٠٠
١٩٩٧	٤٤٤٣٧٦	٣٨٤٢٤٤	٨٢٨٦٢٠	٧٧٢٠٠
١٩٩٨	٣٦٣٧٢٨	٣٣٩٧٤١	٧٠٣٤٦٩	٦٣٥٠٠

المصدر: تقارير مؤسسة الموانئ السورية ١٩٩٦-١٩٩٩

تقارير وزارة النقل السورية ١٩٩٦ - ١٩٩٩

ولعل أبرز ما في هذه الإحصاءات هو حدوث قفـزتين في أعداد المسافرين بحرا عبر ميناء العقبة : الأولى في عام ١٩٨٦ عند بدء تشغيل خط العقبة - نوبع حيث بلغ عدد المسافرين في ذلك العام حوالي ٨٤٠ ألف مسافر ولبقى في حدود ذلك خلال السنوات الخمس التالية، والثانية في عام ١٩٩٢ إثر أزمة الخليج الثانية وما نتج عنها من نزوح أعداد كبيرة من العاملين في العراق والكويت وبقيّة دول

المنطقة من مختلف الجنسيات حيث بلغ عدد المسافرين عبر ميناء العقبة حوالي مليون وربع المليون مسافر في عام ١٩٩٢ واستمر عدد المسافرين بحرا في الزيادة حتى عام ١٩٩٥ لتشهد بعدها أعمال النقل البحري للركاب انخفاضا تدريجيا حتى وصل إلى ما كان عليه في عام ١٩٨٦ .

وللتعرف على الأهمية النسبية للركاب المسافرين بحرا في إجمالي المسافرين من وإلى الأردن ، فالبيانات الواردة في الجدول رقم (٣-٥) تين بوصوح أنها بقيت في حدود ٧-٩% خلال السنوات التي سبقت عام ١٩٩١ ولكنها ارتفعت بعدها نتيجة لازمة الخليج الثانية لتصل إلى حوالي ١٤% في عام ١٩٩٥ ثم تبدأ بعدها في الهبوط التدريجي بفعل التطورات السياسية والاقتصادية في المنطقة .

جدول رقم (٣-٥) عدد الركاب المسافرين من وإلى الأردن خلال الفترة ١٩٨٥ - ١٩٩٨ (بالآلاف)

السنة	بحرا	جوا	برا	المجموع	%
١٩٨٥	٦٥٨	١٩١٣	٥٩١٣	٨٤٨٤	٧,٧٦
١٩٨٦	٨٤٠	١٨٢٤	٥٨٩٢	٨٥٥٦	٩,٨١
١٩٨٧	٦٤٩	١٦٢٣	٥٩٤٦	٨٢١٨	٧,٨٩
١٩٨٨	٨٢٣	١٧٠٧	٥٨٣٤	٨٣٧٤	٩,٨٣
١٩٨٩	٧٧٠	١٦٤١	٥٨٢٤	٨٢٣٥	٩,٣٥
١٩٩٠	٨٠٠	١٨٥٢	٦٤٩٤	٩١٤٧	٨,٧٥
١٩٩١	٨٧٠	١٠٣٤	٦٤٧٤	٨٣٧٨	١٠,٣٨
١٩٩٢	١٣١٢	١٤٨٥	٦٤٢٣	٩١١٩	١٣,٢٩
١٩٩٣	١٢٦٠	١٦٠٢	٦٢١٤	٩٠٧٦	١٣,٨٨
١٩٩٤	١٣٤٩	١٧٢٤	٦١١٤	٩١٨٧	١٤,٦٨
١٩٩٥	١١٥٦	١٢٦٩	٦٠٩٣	٨٥١٩	١٣,٥٧
١٩٩٦	١٠٧٥	١٩٦٩	٦١٢٣	٩١٦٧	١١,٧٣
١٩٩٧	٨٢٩	١١٧٠	٦١٩٢	٨١٩١	١٢,١٠
١٩٩٨	٧٠٣	١٤١٣	٦٢٣٤	٨٣٥١	٨,٤٧

المصدر: تقارير وزارة النقل السوية ١٩٨٦-١٩٩٩

ولدى البحث في العوامل المحددة للطلب على خدمات النقل البحري للركاب ، ملاحظ أن السفر من مكان إلى مكان هو غاية في حد ذاتها مما يجعل الطلب على خدمات نقل الركاب بحرا هو طلب أصلي وليس مشتقا من الطلب على سلعة أو خدمة أخرى كما هو الحال بالنسبة للطلب على خدمات النقل البحري لسلع . وعلى ذلك تكون العوامل

وباستخدام أسلوب تحليل الانحدار متعدد المتغيرات Multiple Regression Analysis ، قامت الدراسة بتقدير معلمات هذه الدالة إحصائياً من بيانات سلسلة زمنية للسنوات ١٩٨٥ - ١٩٩٨ كما في الجدول رقم (٦-٣) أنهاء بصيغتها الخطية التالية :

$$SS_t = b_0 + b_1 P_t + b_2 YY_t + b_3 D_t + E_t , \quad (8)$$

$$t = 1985, 1986, \dots, 1998.$$

جدول رقم (٦-٣) لبيانات المستظمة في تقدير الدالة رقم (٨)

السنة	SS_t	P_t	YY_t	D_t
١٩٨٥	٧,٧٦	٤,٧٦	٨٤,١٦	صفر
١٩٨٦	٩,٨١	٤,٧٦	٩٢,٥٨	صفر
١٩٨٧	٧,٨٩	٤,٧٦	٩٧,١٣	صفر
١٩٨٨	٩,٨٣	٤,٧٦	٩٠,٨٥	صفر
١٩٨٩	٩,٣٥	٤,٧٦	٦٠,٤٩	صفر
١٩٩٠	٨,٧٥	٣,٨٨	٥٩,٧٣	صفر
١٩٩١	١٠,٣٨	٣,٨٨	٥٣,٤٨	١
١٩٩٢	١٣,٢٩	٣,٨٨	٥٨,٧٨	١
١٩٩٣	١٣,٨٨	٢,٩٢	٥٩,٠٩	١
١٩٩٤	١٤,٦٨	٢,٩٢	٥٨,٩١	١
١٩٩٥	١٣,٥٧	٢,٩٢	٦٠,٤٦	١
١٩٩٦	١١,٧٣	٢,٥٩	٦١,٢٨	١
١٩٩٧	١٠,١٢	٢,٥٩	٦١,٢٨	١
١٩٩٨	٨,٤٢	٢,٧٢	٦١,٣٦	١

المصدر : محسوب من قبل الباحث

وكانت النتائج كما يلي :

$$SS = 7.397 + 0.504 P - 9.236 YY + 3.621 D \quad (9)$$

$$(0.404) \quad (-0.178) \quad (1.645)$$

$$R^2 = 0.474 \quad SE = 1.9368 \quad DW = 0.966$$

وتدل التقديرات التي حصلنا عليها من هذه الصياغة لدالة الطلب على خدمات النقل البحري للركاب أن طبيعة الآثار جاءت متفقة مع الافتراضات النظرية فيما يتعلق بالمتغير الوهمي (أثر إيجابي) والمتغير المعبر عن النسبة بين متوسط دخل الفرد

الحقيقي في الأردن ومثله في دول المنطقة (أثر سلبي) ، ولكنها مغايرة للتوقعات بخصوص آثار المتغير الحاصل بالنسبة بين تكاليف النقل بحرا وتكاليف النقل بوسيلة نقل أخرى (جوا) . ولكنها جاءت صغيرة في مقاديرها مبينة بذلك أن العوامل المفترضة في النموذج قليلة الأهمية في تحديد حجم الطلب على خدمات النقل البحري للركاب. حيث أن انخفاض قيمة معامل التحديد R^2 تبين أن المتغيرات المستقلة في التحليل لا تفسر إلا سوى جزء بسيط من التغير في المتغير التابع، وهذا يدفعنا إلى الاستنتاج بأن هذه الصياغة لدالة الطلب على خدمات النقل البحري للركاب ليست الأفضل وربما غير مناسبة لتحديد وقياس آثار العوامل المختلفة التي تفسر التغيرات في حجم النقل البحري للركاب من خلال ميناء العقبة الأردني .

وكصياغة بديلة لدالة الطلب على خدمات النقل البحري للركاب نقترح الدراسة الآتي:

$$SP = f(PS, PA, Y, D) \quad (10)$$

حيث :

SP : عدد الركاب المسافرين بحرا عبر ميناء العقبة في الاتجاهين .

PS : تكلفة الساعة الواحدة للسفر بحرا إلى مصر .

PA : تكلفة الساعة الواحدة للسفر جوا إلى مصر .

Y : متوسط الدخل الفردي الحقيقي في الأردن .

D : متغير وهمي يأخذ القيمة (صفر) للفترة ما قبل حرب الخليج الثانية في عام ١٩٩١ والقيمة (واحد) للفترة ما بعد هذه الحرب .

ونفترض هذه الصياغة أن الطلب على خدمات النقل البحري للركاب - شأنه في ذلك شأن الطلب على أي سلعة أو خدمة - سيكون على علاقة عكسية مع تكاليف السفر بحرا (PS) وطردية مع تكاليف السفر جوا (PA) للملح على اعتبار أن النقل

الجوي وسيلة نقل بديلة وممتازة للنقل البحري بالنسبة لغالبية المسافرين ، بينما لا تشكل وسيلة النقل البري منافسا أو بديلا عمليا للنقل البحري لمعظم المسافرين .

أما بالنسبة لمتوسط الدخل الفردي الحقيقي (Y) فمن المفترض أن يكون تأثيره سلبيا على خدمات النقل البحري للركاب حيث أن ارتفاع متوسط الدخل الفردي الحقيقي سوف يعكس على شكل زيادة في الطلب على خدمات النقل الجوي بسدلا من السفر بحرا. كما نفترض هذه الصياغة أن العوامل غير الاقتصادية ممثلة بالمتغير الوهمي (D) سوف تكون علاقتها إيجابية مع الطلب على خدمات النقل البحري للركاب مترجمة بذلك الآثار السلبية الناجمة عن أزمة وحرب الخليج الثانية وتداعياتها المتعلقة بسنزوح أعداد كبيرة من العاملين في الدول ذات العلاقة بتلك الأزمة .

وباستخدام أسلوب تحليل الانحدار متعدد المتغيرات نفسه على سلسلة زمنية من البيانات المتعلقة بهذه المتغيرات كما هي واردة في الجدول التالي رقم (٣-٧) ، قامت الدراسة بتقدير معاملات هذه المتغيرات في الدالة بصياغتها الحتمية :

جدول رقم (٣-٧) البيانات المستخدمة في تقدير الدالة رقم (١١) والدالة رقم (١٣)

المتغير الوهمي D_t	متوسط الدخل الفردي الحقيقي في الأردن $^{(1)}JY_t$	أجرة الساعة جوا AP_t	أجرة الساعة بحرا PS_t	عدد الركاب بحر $^{(2)}S_t$	السنة
صفر	١٧٤٣	١٠٥	٥	٦٥٨٠١٧	١٩٨٥
صفر	١٨٢١	١٠٥	٥	٨٣١٦٥٥	١٩٨٦
صفر	١٨٢٥	١١٢	٥	٦٤٨٦٧٥	١٩٨٧
صفر	١٦٩٧	١١٢	٥	٨٢٣٤٥٢	١٩٨٨
صفر	١٣٥٢	١١٢	٥	٧٦٩٩٠١	١٩٨٩
صفر	١٢٦٨	١٢٩	٥	٨٠٠٤٧٩	١٩٩٠
١	١٢٠٦	١٢٩	٥	٨٦٩٧٨٣	١٩٩١
١	١٣٥٦	١٢٩	٥	١٢١١٦٣٥	١٩٩٢
١	١٤٠١	١٧١	٥	١٢٥٩٩٢٠	١٩٩٣
١	١٤٤٨	١٧١	٥	١٣٤٩٠٦١	١٩٩٤
١	١٥٢٣	١٧١	٥	١١٥٦١٣٤	١٩٩٥
١	١٥٦٧	١٩٣	٥	١٠٧٤٨٤٦	١٩٩٦
١	١٥٩٧	١٩٣	٥	٨٢٨٦٢٠	١٩٩٧
١	١٦١٥	١٩٣	٥	٧٠٣٤٦٩	١٩٩٨

Source. (1) 1985-1994, Ma en Fahed Al Nsour, Economic Cooperation under the security Dilemma The Case of Isreal and the Arab States- Ph.D Dissertation, 1998. George Mason University, 1995-1998 National and Regional Sources

تقارير مؤسسة المولى ١٩٩٨-١٩٩٥ (2)

$$SP_t = b_0 + b_1 PS_t + b_2 PA_t + b_3 Y_t + b_4 D_t + E_t \quad (11)$$

$$t = 1985, 1986, \dots, 1998.$$

$$(12) \quad SP = 9057992 - 1636236.92 PS + 116.136 PA - 82.33 Y + 329900.91 D$$

$$\begin{array}{cccc} & (-0.447) & (0.017) & (-0.070) & (0.720) \\ R^2 = 0.634 & SE = 170734.997 & & DW = 1.583 & \end{array}$$

وكانت نتيجة القياس الإحصائي متفقة تماماً من حيث الإشارة مع جميع الافتراضات التي وضعتها الدراسة فيما يتعلق بطبيعة العلاقة بين عدد المسافرين بحراً وكل واحد من المتغيرات التي اقترحناها الصياغة الثانية لدالة الطلب على خدمات النقل البحري للسلع وتفسر ما نسبته ٦٠% من التغيرات المشاهدة في عدد الركاب المسافرين بحراً خلال سنوات فترة الدراسة، غير أن الاختبارات الأخرى تفسر لنا ضعف العلاقة بين المتغيرات المستقلة والمتغير التابع.

وفي إطار البحث عن تقديرات أفضل لمعاملات دالة الطلب المقترحة على خدمات النقل البحري للركاب، قامت الدراسة بحذف المتغير الخاص بأجور النقل الجوي من الدالة وقياس معاملات باقي المتغيرات في الدالة (أجرة الراكب بحراً ومتوسط دخل الفرد الحقيقي في الأردن)، وكانت النتيجة كذلك متفقة مع الافتراضات النظرية لطبيعة العلاقة بين المتغير التابع (عدد الركاب المسافرين بحراً) وكل واحد من المتغيرات المستقلة في نموذج دالة الطلب بصيغته المعنلة كما يلي :

$$(13) \quad SP_t = b_0 + b_1 PS_t + b_3 Y_t + b_4 D_t + E_t ,$$

$$t = 1985, 1986, \dots, 1998.$$

$$(14) \quad SP = 9010411 - 1625157.481 PS - 79.082 Y + 336599.411 D$$

$$\begin{array}{ccc} & (-2.184) & (-0.313) & (3.352) \\ R^2 = 0.634 & SE = 161991.478 & DW = 1.859 & \end{array}$$

٣-٤ مروّنات الطلب على خدمات النقل البحري

اقتصرت التحليلات السابقة على وضع نماذج لدوال الطلب على خدمات النقل البحري للسلع والركاب بهدف التعرف على أهم العوامل المحددة للطلب عليها كل على حدة . ولكن هذه التحليلات لم توضح لنا مدى قوة أو ضعف العلاقات المفترضة في تلك النماذج بين المتغير التابع وكل واحد من المتغيرات المستقلة في كل نموذج أو ما يعرف في الأدبيات الاقتصادية بـ " مروّنات الطلب " Demand Elasticities، مما يجعلها غير مستكملة . ونظرا لما لهذا الجانب من تحليلات الطلب على السلع والخدمات من أهمية بالغة في فهم العلاقات المفترضة بشكل أفضل وفي رسم سياسات البيع والتسعير، فسوف نخصص الجزء التالي من هذه الدراسة لقياس وتحليل مروّنات الطلب على خدمات النقل البحري لكل من السلع والركاب .

بصورة عامة ، تعبر مرونة الطلب على سلعة أو خدمة ما عن مدى استجابة الكمية المطلوبة من تلك السلعة أو الخدمة للتغير في سعرها ، أو في سعر سلعة أو خدمة أخرى قد تكون بديلة أو مكملة لها أو قد تكون مستقلة عنها ، أو في دخل المستهلك لها . وتقاس بمعامل المرونة الذي يحسب بقسمة النسبة المئوية للتغير في الكمية المطلوبة من السلعة أو الخدمة على النسبة المئوية للتغير في مقدار أي عامل من العوامل المحددة لها ، تعبيرا عن مدى استجابة الكمية المطلوبة للتغيرات في العوامل المحددة لها كل على حدة أو توضيحا لقوة أو ضعف العلاقة بينهما . ومن الناحية النظرية يتراوح مقدار معامل المرونة بين الصفر في حدها الأدنى عندما يكون الطلب على السلعة أو الخدمة عديم المرونة وما لانهاية في حدها الأقصى عندما يكون الطلب عليها لانهاية المرونة . أما إذا كان معامل المرونة يساوي واحد صحيح فيقال عندئذ أن الطلب على السلعة أو الخدمة "أحادي المرونة" أو " متكافئ المرونة" . فإذا كان مقداره أقل من واحد صحيح فيكون الطلب على السلعة أو الخدمة قليل المرونة أو غير مرّن ، وإذا كان أكبر من الواحد الصحيح فيكون الطلب عليها كبير المرونة أو مرّن .

ويستخدم أسلوب تحليلات الانحدار متعدد المتغيرات Multiple Regression Analysis بالصيغة اللوغاريتمية المزدوجة Double Logarithms على البيانات الإحصائية المتوفرة عن السلع والركاب المنقولين بحرا عبر ميناء العقبة الأردني خلال السنوات ١٩٨٥ - ١٩٩٨ وعن المتغيرات الأخرى المفترضة في دوال الطلب رقم (٤) ، (١٠) و (١٣) أعلاه مع إبقاء المتغير الوهمي (D) منها على حاله لصعوبة التعامل معه بالصيغة اللوغاريتمية (لوغاريتم العدد صفر غير معرف) ، تم الحصول على تقديرات لمعاملات مختلف المتغيرات في هذه النماذج والتي هي في الأصل معاملات مرونيات الطلب بأنواعها الثلاث السابقة ، وكانت نتائج التقدير والقياس الإحصائي كما يلي :

أولا : دالة الطلب على النقل البحري للسلع

$$(15) \quad \ln(SG_t) = a_0 + a_1 \ln(PS_t) + a_2 \ln(PL_t) + a_3 \ln(Y_t) + E_t$$

$$\ln(SG) = -4.940 - 0.677 \ln(PS) + 1.797 \ln(PL) + 0.872 \ln(Y) - 0.280D \quad (16)$$

(-1.206) (2.789) (2.307) (-4.470)

$R^2 = 0.936$ $SE = 8.938$ $DW = 2.819$

وباستخدام صيغة اللوغاريتميات المزدوجة، تشير النتائج الى ان جميع الاختبارات الاحصائية تفسر لنا قوة العلاقة بين المتغيرات المستقلة والمتغير التابع، فقد ارتفعت درجة الاهمية لجميع معاملات المتغيرات المستقلة بالقياس الى درجة الاهمية في المعادلة رقم (٦) كما هو سين في اختبار (t) كما ارتفعت قيمة (Dw) من ٢,٣٦٤ في المعادلة رقم (٦) الى ٢,٨١٩ في المعادلة رقم (١٦) كما ارتفع معامل التحديد من ٠,٨٥٠ في المعادلة رقم (٦) الى ٠,٩٣٦ في المعادلة رقم (١٦).

ثانيا : دالة الطلب على النقل البحري للركاب
الصيغة الأولى :

$$(17) \quad \ln(SP_t) = b_0 + b_1 \ln(PS_t) + b_2 \ln(PA_t) + b_3 \ln(Y_t) + Dt + E_t$$

$$(18) \ln(SP) = 29.211 - 9.267 \ln(PS) + 8.026 \ln(PA) - 0.155 \ln(Y) + 0.325 D$$

$$(-2.195) \quad (0.204) \quad (-0.378) \quad (1.715)$$

$$R^2 = 0.659 \quad SE = 0.1723 \quad DW = 2.068$$

الصيغة الثانية المعدلة :

$$(19) \ln(SP_t) = b_0 + b_1 \ln(PS_t) + b_3 \ln(Y_t) + Dt + E_t$$

$$(20) \ln(SP_t) = 29.068 - 9.027 \ln(PS_t) - 0.137 \ln(Y_t) + 0.357 Dt$$

$$(-2.341) \quad (-0.357) \quad (3.564)$$

$$R^2 = 0.658 \quad SE = 0.164 \quad DW = 2.083$$

وباستخدام صيغة اللوغاريتميات المزدوجة فان تقابل نتائج الدراسة تشير الى تشابه الاختبارات الاحصائية بين المعادلة رقم (١٢) والمعادلة رقم (١٨) وكذلك المعادلة رقم (١٤) والمعادلة رقم (٢٠) . ويمكننا تلخيص نتائج تقدير نماذج المختلفة لدوال الطلب على خدمات النقل البحري للسلع والركاب بالصيغة اللوغاريتمية المزدوجة في الجدول رقم (٨-٣) التالي :

جدول رقم (٨-٣) تقديرات مرونة الطلب على خدمات النقل البحري للسلع والركاب

نوع المرونة	دالة الطلب		
	نقل السلع	نقل الركاب (١)	نقل الركاب (٢)
مرونة الطلب السعرية	٠,٦٧	٩,٢٦	٩,٠٢٧
مرونة الطلب التقاطعية	١,٧٩٧	٨,٠٢٦	
مرونة الطلب الدخلية	٠,٨٧	٠,١٥-	٠,١٣٧-

ولعل أبرز ما في هذه النتائج أنها جاءت جميعها مطابقة للتوقعات والافتراضات النظرية بخصوص مرونة الطلب المختلفة . فقد أظهرت تقديرات القياس الإحصائي لمعاملات مرونة الطلب السعرية بوضوح أن الطلب على خدمات النقل البحري للسلع قليل المرونة (غير مرن) حيث جاء معامل المرونة أقل من واحد صحيح (٠,٦٧) ، أما

الطلب على خدمات النقل البحري للركاب فتبين النتائج أنه كبير المرونة (مرن جدا) حيث كان معامل المرونة هنا (٩,٢٦) . ويمكننا تفسير هذه النتائج بالرحوع إلى أن كثيرا من السلع التي تنقل بوسائل النقل البحري لا يتوفر بديل جيد لنقلها أو أن تكلفة نقلها لا تشكل إلا نسبة ضئيلة من قيمتها مما يجعل استجابة الطلب على خدمات النقل البحري للسلع لأي تغيير في أجور نقل السلع بحرا ضعيفة . ولكن الحال يختلف عن ذلك كثيرا بالنسبة لنقل الركاب حيث يتوفر وبسهولة كبيرة بديل ممتاز للسفر عن طريق الجو والذي يعتبر كذلك أكثر ملاءمة عند معظم المسافرين خاصة إذ أخذنا عاملي الوقت والراحة بعين الاعتبار .

وبالنسبة لمرونة الطلب القطاعية ، فقد جاءت معاملاتها موجبة الإشارة في نتائج القياس الإحصائي لها لتؤكد ما افترضته هذه الدراسة من أن النقل البري يعتبر بديلا للنقل البحري في حالة السلع ، وأن السفر جوا يمثل بديلا ممتازا للسفر بالبحر لدى معظم الركاب إن لم يكن كلهم .

أما تقديرات معاملات مرونة الطلب الداخلية فكانت أقرب ما تكون إلى الواقع العملي . ففي حين جاءت موجبة الإشارة بالنسبة للطلب على خدمات النقل البحري للسلع مما يعني أن نقل السلع بوسائل النقل البحري يعتبر أمرا عاديا ، جاءت سالبة الإشارة بالنسبة للطلب على خدمات النقل البحري للركاب ، مما يعني أن أي زيادة في متوسط دخل الفرد الحقيقي تؤثر إيجابيا على أعمال النقل البحري للسلع ، ولكن المسافرين ينظرون إلى السفر بحرا على أنها (سلعة أو خدمة رديئة) بالمعنى الاقتصادي ، وأن أي زيادة في دخولهم تجعلهم يتحولون من السفر بواسطة البحر إلى السفر بوسائل النقل البديلة الأخرى .

٣-٥ التطبيقات العملية للنتائج

تتضمن التحليلات النظرية الاقتصادية بأن الطلب على أي سلعة أو خدمة يتوقف على الدخل وسعر السلعة أو الخدمة نفسها وأسعار السلع والخدمات الأخرى البديلة منها والمكملة لتلك السلعة أو الخدمة بالإضافة إلى عدد من العوامل الأخرى كأذواق وميول المستهلكين وتوقعاتهم بالنسبة للأسعار والدخل . وقد تناولت هذه الدراسة الطلب على خدمات النقل البحري لكل من السلع والركاب بالتحليل والقياس الإحصائي لدوال الطلب عليها باستخدام بيانات عن حركة النقل البحري عبر ميناء العقبة الأردني خلال الفترة ١٩٨٥ - ١٩٩٨ .

وقد جاءت نتائج القياس الإحصائي لدوال الطلب على خدمات النقل البحري لكل من السلع والركاب مسجمة مع التحليلات النظرية لتأثير العوامل المختلفة على الطلب على هذه الخدمات بما فيها التطورات السياسية والاقتصادية ، وما ينجم عنها من تأثيرات على تحركات الأفراد وحركة التجارة الخارجية بين الدول وانعكاسات ذلك على أعمال النقل البحري للسلع والركاب ، بصورة يصح معها من الممكن والمقبول تعميمها . وهذا يدفعنا إلى التمعّن في هذه النتائج وفحصها بهدف التعرف على ما تحمله من مؤشرات أو دلالات عملية وما يمكن استخلاصه من استنتاجات بشأنها .

بعض هذه الاستنتاجات تخص الدول والحكومات لتساعدها في رسم السياسات الاقتصادية المناسبة لقطاع النقل البحري بكافة فعالياته . والبعض الآخر منها يهم الشركات والمؤسسات العاملة في مجال نقل السلع والركاب بحراً عند اتخاذها قرارات تتعلق بتحديد أسعار خدماتها والاستثمار والتطوير الكمي والنوعي لأعمالها . وأهم هذه الدلالات والاستنتاجات :

- أ- تشير النتائج بوضوح إلى أهمية متوسط الدخل الفردي الحقيقي في تحديد الطلب على خدمات النقل البحري للسلع والركاب، وهذا يعني بالضرورة أن الدول في

سعيها لتحقيق معدلات نمو مرتفعة للدخل الفردي الحقيقي فيها ، سواء من خلال جهود التنمية الاقتصادية الشاملة فيها أو من خلال تبنيها لسيرامج التصحيح الاقتصادي من أجل تصويب الاختلالات الهيكلية في اقتصاداتها ، مطالبة بالعمل على توفير البنية التحتية الملائمة من تشريعات ومرافق وتسهيلات وحوافز في قطاع النقل البحري وتطويرها في الوقت المناسب لتمكينه من تلبية احتياجات الطلب المتزايد على خدمات النقل البحري نتيجة هذا النمو الاقتصادي وحتى لا تكون عائقا أمام تحقيق هذا الهدف .

ب- وفي نفس الوقت ، فإن أهمية متوسط الدخل الفردي الحقيقي في تحديد حجم الطلب على خدمات النقل البحري بنوعها تلزم الشركات والمؤسسات العاملة في هذا المجال أن تراقب معدلات النمو في متوسط الدخل الفردي الحقيقي في مختلف الدول وأن تكثف عملياتها من حيث الحطوط والقدرة التشغيلية بصورة تمكنها من اغتنام الفرص الناتجة عن التباين في تطور الطلب على خدمات النقل البحري بين هذه الدول وتعظيم العائد على استثماراتها .

ج- من المعروف أن سياسات التسعير المناسبة تتوقف على درجة مرونة الطلب السعرية للسلعة أو الخدمة المباعة . فمن المناسب تخفيض السعر في حالة ما يكون الطلب على السلعة أو الخدمة مرنا أو كبير المرونة ورفعها إذا كان الطلب غير مرن أو قليل المرونة ، لأن ذلك سوف يؤدي في الحالتين إلى زيادة إجمالي الإيرادات ومن ثم زيادة الأرباح . ولكن عكس ذلك يعتبر سياسات غير حكيمة لأنها ستؤدي إلى انخفاض إجمالي الإيرادات وبالتالي تقليل الأرباح . وفي حالتنا هذه ، فإن انخفاض مرونة الطلب السعرية لنقل السلع بحرا (الطلب غير مرن : معامل المرونة > 1) يعني أن رفع أسعار نقل السلع بحرا بنسبة معينة سوف يؤدي إلى انخفاض حجم السلع المنقولة بحرا بنسبة أقل منها ، مما يزيد من إجمالي الإيرادات التي ستحققها الشركات العاملة في هذا المجال . ولكن تخفيض هذه الأسعار سيؤدي حتما

إلى نقص ملحوظ في إجمالي إيراداتها بسبب ضعف استحابة الطلب لمثل هذا التحفيض في الأسعار. ولكنه من الضروري عدم المغالاة برفع الأسعار ، لأن ذلك يؤدي إلى رفع المرونة السعرية.

د- ولكن الصورة تبدو مختلفة وعكس ذلك تماماً بالنسبة لمسياسات التسعير في خدمات نقل الركاب بحراً نظراً لارتفاع مرونة الطلب السعرية ها (الطلب مون : معامل المرونة < 1) . وعليه ، ليس من الحكمة ولا من مصلحة الشركات العاملة في هذا المجال أن ترفع أسعار نقل الركاب بحراً لأن ذلك سيدفعهم وبأعداد كبيرة إلى التحول نحو الانتقال بوسائط نقل أخرى جواً أو براً حسب الظروف . أما بالنسبة لتحفيض أسعار نقل الركاب بحراً ، وإن كانت نتائج قياس المرونة تدل على أن عدد المسافرين بحراً سوف يزداد بنسبة عالية حسابياً ، إلا أن ذلك لن يكون عامل جذب كاف لهم للتحول من السفر بوسائط النقل الأخرى إلى السفر بحراً لما في ذلك من جهد ومشقة وما يحتاجه الانتقال بحراً من وقت طويل. وهذا يقودنا إلى الاستنتاج بأن على الشركات العاملة في مجال نقل الركاب بحراً أن تعمل على إدخال تحسينات نوعية في أعمال النقل لبحري لديها بدلاً من اللجوء إلى سياسة تخفيض الأسعار بهدف جذب أنواع جديدة من المسافرين بالبحر للرحلات والتنزه ، وبالتالي زيادة إيراداتها .

٣-٦ الخلاصة

تضمن هذا الفصل دراسة إحصائية تحليلية لجانب الطلب على خدمات النقل البحري للسلع والركاب بهدف التعرف على أهم العوامل المؤثرة فيه وقياسها إحصائياً باستخدام بيانات فعلية عن حركة النقل البحري في الأردن.

كما احتوى هذا الفصل على تقدير لمرونة الطلب المختلفة على خدمات النقل البحري للسلع والركاب من أجل الاستفادة منها في رسم سياسات التسعير والاستثمار والتسويق.

وقد أبرزت التقديرات الإحصائية لمعاملات دوال الطلب على خدمات النقل البحري للسلع أن حجم السلع المنقولة بحراً يتوقف بصورة ملحوظة على كل من أجور شحن السلع بحراً وأجور نقلها براً كخدمة بديلة، وعلى متوسط الدخل الفردي الحقيقي، بالإضافة إلى أهمية التطورات السياسية في المنطقة كما يعكسها المتغير الوهمي المستخدم في القياس الإحصائي. أما بالنسبة لأعداد الركاب المسافرين بحراً، فأظهرت التقديرات الإحصائية لدوال الطلب على خدمات نقل الركاب بحراً أنها هي الأخرى تتوقف على أجور السفر بحراً وأجور السفر جواً ومتوسط الدخل الفردي الحقيقي بالإضافة إلى المتغير الوهمي المعتر عن الأحداث والتطورات السياسية في المنطقة.

كما بينت تقديرات ومرونة الطلب المختلفة أن الطلب على خدمات النقل البحري للسلع غير مرّن في حين كانت مرونة الطلب السعرية لنقل الركاب عالية (مرّن). وفي نفس الوقت أظهرت نتائج القياس الإحصائي أن نقل السلع بحراً يعتبر "خدمة عادية" حيث كانت مرونة الطلب الدالية لها موجبة، في حين كانت سالبة بالنسبة لخدمة نقل الركاب بحراً، مما يجعلها "سلعة رديئة".

كما كانت مرونة الطلب التقاطعية متفقة مع حقيقة أن النقل البري يمثل بديلاً جيداً للنقل البحري للسلع، وفي نفس الوقت فإن السفر جواً يعتبر بديلاً ممتازاً للسفر بحراً.

واحتوى الفصل في نهايته على أهم التطبيقات العملية لنتائج القياس الإحصائي لدوال الطلب ومرونتاتها.

أما الفصل القادم، فسوف نخصصه لدراسة جانب العرض في خدمات النقل البحري
للسلع والركاب، من أجل التعرف على أهم العوامل المحددة له باستخدام البيانات
الإحصائية المتاحة عن الأردن.

الفصل الرابع

عناصر العرض المؤثرة على صناعة النقل
البحري

٤- عناصر العرض المؤثرة على صناعة النقل البحري

٤-١ مقدمة

تضمن الفصل الماضي دراسة إحصائية قياسية لجانب الطلب على خدمات النقل البحري للسلع والركاب خلاصتها التوصية في تعديل السياسة الخاصة بأجور النقل البحري للسلع والركاب ، فقد أبرزت الدراسة الارتفاع الكبير في المرونة السعرية للطلب على خدمات الركاب. أما بالنسبة لنقل البضائع، فقد أبرزت الدراسة ضعف مرونتها السعرية وبالتالي فإن ارتفاع أجرة هذه الخدمة يعكس نفسه في ارتفاع الإيرادات الكلية من هذه الخدمة. واستكمالاً للدراسة سيتم في هذا الفصل دراسة عناصر العرض المختلفة والتي تؤثر على صناعة النقل البحري.

ويعرف عرض سلعة أو خدمة ما، بأنه عدد الوحدات الانتاجية الممكن أو المرغوب في إنتاجها وتقديمها للسوق في وقت معين وفي ظل أسعار محددة . ومما لا شك فيه أن عدد الوحدات المنتجة يعتمد على عدة عوامل أهمها:-

٤-١-١ سعر السلعة : حيث يعتمد عرض السلعة على سعرها في السوق، وبصورة عامة، فإنه عند ارتفاع سعر سلعة معينة ، فإن توجه المنتج لهذه السلعة يكون نحو زيادة كمية الانتاج منها، وذلك بهدف تحقيق ربح أكبر، ويمكننا القول بأن العلاقة بين الكمية المعروضة وسعر سلعة معينة هي علاقة طردية. (١)

٤-١-٢ أسعار خدمات عوامل الانتاج ومستلزماته: يتم تحديد السعر النهائي لسلعة ما بناءاً على أسعار مستلزمات عوامل الانتاج التي تدخل في إنتاجها (بالإضافة لعوامل أخرى). فإذا ارتفعت أسعار مستلزمات الانتاج فإنه من المتوقع أن ينعكس ذلك على الكمية المنتجة من هذه السلعة حيث يؤدي الى انخفاضها،

١- بدوي، د سمية، ١٩٨٩، اقتصاديات النقل البحري

وذلك بسبب زيادة تكاليف إنتاج هذه السلعة لا سيما عندما تكون هذه المستلزمات الأساسية لهذه السلعة مقارنة بسلع أخرى تعتمد بصورة أقل على هذه المستلزمات التي ارتفعت أسعارها. وينتج عن ذلك بعض الفروق النسبية في أرباح إنتاج السلع المختلفة مما يؤدي إلى تغيير خطط الإنتاج لمختلف السلع، بحيث يكون ذلك لصالح السلع التي تزداد أرباحها النسبية.

٤-١-٣ أهداف الوحدة الإنتاجية : تفضل بعض الوحدات الإنتاجية التركيز على إنتاج نوع محدد من السلع وذلك كبديل لسلعة ارتفع سعرها و يؤدي هذا الإنتاج إلى عدم ارتفاع في سعر السلعة التي ارتفع سعرها أولاً. إلا أنه إذا كان الإنتاج الإضافي لسلعة (الزيادة في الإنتاج) يتطلب درجة عالية من المخاطرة فإن ذلك قد يؤدي أحياناً إلى انخفاض في مستوى إنتاج هذه السلعة الإضافية من قبل المنتجين الذين لديهم درجة منخفضة من الاستعداد لقبول المخاطرة

وفي بعض الحالات فإنه يتم زيادة الإنتاج بهدف غرق السوق من سلعة معينة ففي مثل هذه الحالات يتم عرض كميات كبيرة لا تحقق أرباحاً للمنتج، وإنما يمارس ذلك المنتج الذي له قوة احتكارية حيث يتحمل خسائر في سبيل القضاء على المنافسين والآنفراد بالسوق أو السيطرة عليه.

٤-١-٤ استخدام التكنولوجيا في الصناعة : ساهم التقدم الكبير في وسائل الإنتاج والصناعة في زيادة متوسط إنتاجية الفرد إلى درجة كبيرة وبالتالي زيادة الكمية المعروضة من سلعة معينة ، ومما لا شك فيه أن عمليات الابتكار والذي يعنى التوسع في استخدام الطرق والوسائل الجديدة في مجال التطبيق العملي ، تساهم بدرجة كبيرة في زيادة عرض السلع المختلفة كما أن

الاحتراع والذي يعني اكتشاف طرق او وسائل جديدة لم تكن معروفة من قبل في عملية الانتاج تساهم ايضا في زيادة كمية الانتاج وبالتالي السلع المعروضة^(١)

٤-٢ الاتجاه الحديث للأسطول التجاري الاردني

حفت بعض الدول نجاحا في زيادة حجم أسطولها البحري التجاري مقارنة بالدول الاخرى، كما حصل نوع من التقلص في حجم اساطيل بعض الدول. وبالنسبة للأسطول الاردني، فقد تغير حجمه خلال السنوات العشرين الماضية إلا أنه بقي متواضعا طوال هذه الفترة.

وبين الجدول التالي حجم الاسطول البحري التجاري الاردني من حيث الحمولة خلال الفترة الواقعة بين ١٩٨١ و ١٩٩٩ للبواخر التي تزيد حمولتها الاجمالية المسجلة عن ٥٠٠ طن.

جدول رقم (٤-١) حمولة الاسطول التجاري البحري الاردني

السنة	اجمالي الحمولة الصافية المسجلة (GRT) (بالالف طن)
١٩٨١	١٨
١٩٨٢	٤٢
١٩٨٣	٤٢
١٩٨٤	٤٢
١٩٨٥	٤٥,٢
١٩٨٦	٣٦,٢
١٩٨٧	٢٧,٢
١٩٨٨	٢٤
١٩٨٩	٢٣
١٩٩٠	١١
١٩٩١	١١
١٩٩٢	١١
١٩٩٣	١١
١٩٩٤	٢٠
١٩٩٥	٥٠
١٩٩٦	٥٠
١٩٩٧	٥٠

المصدر: مصادر متعددة (جميع الباحث)

١-مرجع سابق

يتضح من الجدول رقم (٤-١) أعلاه أن حجم الاسطول البحري التجاري الاردني بقي متواضعا طوال الفترة المذكورة حيث بلغ أكبر حجم وهو ٥٠,٠٠٠ طن عام ١٩٩٥ في حين بلغ أدنى حجم وهو ١١,٠٠٠ طن خلال الأعوام ١٩٩٠-١٩٩٣.

ويقتصر حجم الاسطول الوارد أعلاه فقط على السفن التجارية التي تزيد حمولتها الاجمالية المسجلة (Gross Registered Tonnage) عن ٥٠٠ طن. وقد اقتصرت ملكية هذه السفن على الحطوط البحرية الوطنية الاردنية ، ويتضح من الجدول أيضا ان حجم ونوع الاسطول البحري الاردني لا يكفي لخدمة الصادرات والواردات الاردنية من مختلف الانواع والمناطق الجغرافية، وذلك بسبب ارتفاع حجم الصادرات الاردنية وحاجتها لعدد كبير من سفن البضائع الصب بصورة خاصة.

وبالرغم من نمو حجم الاسطول الاردني خلال بعض السنوات، إلا أنه يلاحظ أيضا تراجع لحجمه في بعض السنوات الاخرى ، وقد بلغت الزيادة في حجم الاسطول لعام ١٩٩٧ مقارنة بعلم ١٩٨١ ، ٣٢ ألف طن مسجل أي بنسبة ١٧٧%. ويعود السبب في انخفاض حجم الاسطول البحري في الفترة الماصية الى عدة عوامل هما:-

- وجود نظام تسجيل سفن غير مرن كثيرا ما يؤدي الى احجام المستثمرين الاردنيين والاجانب عن الاستثمار في امتلاك السفن ورفع العلم الاردني عليها.
- وجود نظام ضريبي لا يمنح قطع النقل البحري الاردني الحوافز بالمقارنة مع الدول الاخرى التي تمنح بعض نظمها بعض الاعفاءات والتيسيرات الضريبية.
- عدم وجود تشريعات خاصة تلزم الشركات المستوردة أو الشركات المصدرة لنقل الواردات والصادرات الاردنية على بواخر اردنية، بالمقارنة مع بعض الدول التي تمنح تمييزا أو تفصيلا لسفنها الوطنية في نقل صادراتها ووارداتها كوسيلة لدعم اسطولها التجاري.
- ارتفاع كثافة الاستثمارات المطلوبة في هذه الصناعة، وانخفاض العائد على هذا الاستثمار.

- عدم توفر الحبرات الفنية والادارية والتجارية اللازمة لمثل هذه الصناعة.

أما بالنسبة لحجم الاسطول الاردني من حيث جنسية رأس المال وغصن التطور عن العلم الذي ترفعه البواخر، فهو كالآتي:-

جدول رقم (٤-٢) حجم الاسطول بالنسبة لجنسية رأس المال الاردني (الاعلام الاجنبية)

السنة	الحمولة الاجمالية المسجلة بالطن (GRT)
١٩٩٠	٣١٠٠
١٩٩١	٦٩٠٠
١٩٩٢	١٧٢٠٠
١٩٩٣	٢٦٣٠٠
١٩٩٤	٢٥٧٠٠
١٩٩٥	٢٢٠٠٠
١٩٩٦	٢٣٠٠٠
١٩٩٧	٢٧٠٠٠
١٩٩٨	٣٢٠٠٠
١٩٩٩	٢٨٠٠٠

المصدر: مصادر متعددة (لجميع الباحث)

ويتضح من الجدول رقم (٤-٢) ما يلي:-

أ- بدأ الاستثمار الاردني بامتلاك سفن لا ترفع العلم الاردني في بداية التسعينات وذلك بشراء سفن ركاب لخدمة خط العقبة - نويبع حيث كان هذا الخط يعتمد على السفن المستأجرة والتي ترفع اعلاماً أجنبية.

ب- ازداد وبصورة تكاد تكون مستمرة (باستثناء بعض التغيرات عام ١٩٩٤ و عام ١٩٩٥) حجم السفن التي ترفع علماً غير اردني.

ج- اتخفض حجم السفن التي ترفع علماً غير اردني عام ١٩٩٩ مقابل ارتفاع في حجم السفن التي ترفع العلم الاردني، ويعود السبب في ذلك الى تبسيط اجراءات

تسجيل السفن في الاردن، وتوجه بعض ملاك السفن لرفع العلم الاردني بدل الاعلام الأخرى.

ويشار الى ان نسبة كبيرة من حجم الاسطول البحري الاردني تستخدم في خدمة النقل البحري لدول مناطق اخرى (Cross Trading) سواء كان من خلال تأجير البواخر لفترات محددة (Time Charter) أو لرحلات معينة (Voyage charter). وبالتالي فإن خدمة البواخر الاردنية للتجارة الاردنية سواء الصادرات او الواردات أصبحت محدودة جداً، ولكنها لا تزال تمثل مصدراً جيداً لتحقيق العملة الحرة من خلال اجور الشحن التسي تحققها.

٤-٣ عرض السفن التجارية

من المعروف أنه عندما يحصل ارتفاع في الطلب على سلعة أو خدمة ما ، أنه قد لا يكون من الممكن دائماً ان يتم عرض فوري يعي لاشباع هذا الطلب الزائد والمفاجئ لهذه السلعة أو الخدمة. فمن الضروري انقضاء بعض الوقت لتوفير الزيادة في عرض السلعة المطلوبة ومن الطبيعي أنه خلال هذا الوقت فان النقص الحاصل في العرض من السلع أو الخدمة سيؤدي الى زيادة في الثمن . وهذا ينطبق على خدمات النقل البحري أيضاً. فعند ارتفاع مفاجئ في الطلب على نوع معين من البواخر لنقل بضائع معينة من منطقة جغرافية معينة ، فإن السفن المتواجدة في تلك المنطقة أو بجوارها يرداد الطلب عليها لفترة محددة ولحين وصول باوخر أخرى من مناطق اخرى، وفي حالة استمرار الارتفاع في الطلب على هذا النوع من السفن فان ذلك يؤدي لارتفاع في اجور النقل لهذه البضائع المطلوب نقلها من تلك المنطقة.

كما أنه عند استمرار الارتفاع في الطلب فان ذلك يؤدي الى اعادة تجهيز البواخر التسي كانت موقوفة مؤقتاً (Laid Up) وتمثل طاقة معطلة بل يمكن القول أن الاستمرار ايصال يؤدي الى زيادة في الطلب لبناء باوخر جديدة للوفاء بمتطلبات السوق .

وبصورة عامة، فإن ارتفاع الثمن يؤدي الى زيادة في العرض، والأمر يتوقف على ما يعرف بمرونة العرض ، أي درجة استجابة العرض لتغيير في الثمن، فبعض السلع نتيجة لارتفاع أثمانها في السوق يمكن زيادة عرضها في الفترة القصيرة وذلك لوجود كميات مخزونة منها أو لأنه يوجد طاقة لإنتاجها لم تكن مستغلة. وفي حالات أخرى فإن ارتفاع الثمن لا يتركب عليه زيادة إلا بعد انقضاء فترة أي بعد بناء قوة انتاجية جديدة. أما في النقل البحري، فإن مرونة العرض (أي معدل التغيير الذي يحدث في عرض السفن نتيجة لحدوث تغيير في مستوى النوالين)^(١) تتأثر بعدة عوامل فية تتأثر هي الأخرى بمرور الزمن. وهذا يعني أن مرونة عرض البواخر تكون قليلة نسبياً في المدة القصيرة من حدوث ارتفاع في الطلب، بينما يكون العرض أكثر مرونة بعد انقضاء عدة سنوات أي بعد بناء سفن جديدة.

وبالرغم من أهمية عامل الزمن كما هو وارد أعلاه، إلا أنه من الحدير بالملاحظة أنه في حالة انخفاض مستوى اجور النقل البحري فإن عامل الزمن يفقد أهميته وذلك أن مشغلي البواخر سوف لا يتحذرون قراراً فوراً بتوقيف سفنهم عن العمل أو بيعها كحدود خردة ما دامت اجور النقل التي يتم تحصيلها تغطي التكاليف المباشرة لتشغيلها. كما أن اتخاذ مثل هذا القرار يتطلب وقتاً قصيراً جداً مقارنة بالوقت اللازم لاعادة تشغيل سفينة موقوفة (Laid Up) أو الوقت اللازم لطلب وبناء سفينة جديدة.

وحلال المدى القصير، فإن عرض فراغات السفن (وسطلق عليه عرض السفن) يتولد من السفن العاملة كاملة التجهيز ، فبعد حدوث زيادة في الطلب، فإن عدد السفن التي ستقدم للوفاء بهذا الطلب الفوري سيقصر على عدد محدود للغاية ولا يمثل إلا نسبة ضئيلة من الحمولة الاجمالية للأساطيل في العالم، والسبب في ذلك هو ان الطلب غالباً ما يكون محدداً لنقل نوع معين من البضائع ومن منطقة جغرافية معينة لمنطقة جغرافية أخرى، وبالتالي فإن عدد البواخر المتوفرة والتي تستطيع الوفاء بذلك هو عدد

١- مرجع سابق

محدود جداً حيث إن البواخر الأخرى إما أن لا تنطبق عليها الشروط المطلوبة أو تكون متواجدة في مناطق أخرى سواء مرتبطة بخط منتظم معين أو مؤجرة أو تحت الإصلاح.

إلا أنه من الجدير بالملاحظة، أنه نظراً لتحسن وسائل الاتصالات وزيادة معرفة البواخر، فقد أصبح من السهل تحريك البواخر من منطقة لأخرى، وبالتالي فإن عرض السفن للوفاء بطلب زائد عليها هو أكثر مرونة من عرض السلع الرأسمالية الأخرى والتي لها نفس القيمة^(١) ويمكن القول أنه في حالة توفر لبواخر اللازمة للوفاء بالعرض الرائد من البضائع فإن هذا الوضع لا يؤدي إلى زيادة في أسعار النقل البحري.

أما عند استخدام كافة السفن كاملة التجهيز للعمل والمعرّضة في السوق والاستمرار في الطلب على البواخر، فإنه يصبح عندئذ من الضروري إعادة تجهيز البواخر الموقوفة (Laid Up)، الأمر الذي قد يصاحبه بعض الارتفاع في أسعار النقل البحري وذلك لتغطية مصاريف إعادة تجهيز وتشغيل هذه السفن. أما في حالة انخفاض حجم هذه السفن المعاد تجهيزها وتشغيلها أو عدم توفرها، فإنه من الواضح عندئذ أنه سيزر تنافس بين الشاحنين على السفن المتوفرة لنقل بضائعهم، مما يؤدي إلى ارتفاع في أسعار النقل البحري.

ومع ارتفاع الطلب على هذه السفن، فإن ذلك قد يتطلب بناء سفن جديدة، إلا أنه من المعروف أن بناء السفن الجديدة يستغرق في أحسن الأحوال عدة شهور، الأمر الذي يؤدي إلى ارتفاع كبير في أسعار النقل البحري وما يترتب على ذلك من تحقيق ملاك السفن لأرباح كبيرة. لا تعكس هذه الأرباح مستوى الأرباح العادي التي يتم تحقيقها في الظروف العادية، ومن ثم يطلق عليها اسم (الأرباح الإضافية) وذلك لتمييزها عن

١- مرجع سابق

الأرباح العادية^(١) وكما أن ملاك البواخر يحققون "أرباحاً إضافية" في فترات يندر فيها تواجد السفن المعروضة للوقاء بالطلب عليها خلال هذه الفترات، فإنهم يعانون أيضاً خلال أوقات أخرى يحصلون خلالها على أرباح أقل من الأرباح العادية وتقرر لهم الاستمرار في تملك وتشغيل البواخر .

وهنا يجدر الإشارة الى انه عند النظر الى الاستثمار في تملك وتشغيل البواخر، فإنه يتم احتساب معدل الأرباح على المدى الطويل وليس القصير، وهذا يؤدي الى عملية فصل بين الملاك العملاقة الذي يملكون الموارد سواء المالية او غيرها والكافية لاستمرارهم في التشغيل ولو بتحقيق خسارة وبين أولئك الملاك الذين لا يملكونها وهؤلاء سرعان ما يتوقفون ويخفون من السوق.

ومن المعروف انه عند زيادة الطلب على نوع معين من السفن، فإنه تزداد طلبات بناء السفن الجديدة من احواض بناء السفن المختلفة. الا انه ومن الجدير بالذكر أنه خلال الاوقات التي يستغرقها بناء السفن الجديدة المطلوبة لتلبية هذا الطلب والتي قد تصل الى عدة سنوات في بعض الاحيان ، فقد يصبح عرض السفن غير مرر بطريقة مفاجئة وذلك عندما تكون كل حمولات السفن مشغولة الا ان هذه الفترة تكون قصيرة نسبياً.

٤-٤ مواصفات السفن: من الممكن التعرف على مواصفات السفن والتي دائماً ترتبط بالخدمات البحرية التي تؤديها السفن، أهم هذه العوامل هي:-

- الوزن: ويطلق هذا اللفظ على عدد من المصطلحات المتعلقة بكمية الضائع التي تحملها السفينة او تتعلق بوصف للسفينة نفسها وهي:-

١-مرجع سابق

أ- الحمولة الساكنة الكلية (Total Dead Weight Capacity): وهي المجموع الإجمالي بالأطنان المترية .

ب- الحمولة الكلية المسجلة (Gross Registered Tonnage): وتعرف بأنها حجم مجموع الفراغات الداخلية بالسفينة مقدراً بوحدات تعادل ١٠٠ قدم مكعب للطن الواحد (٢,٨٣١٦٧ متراً مكعباً).

ج- الحمولة الساكنة الكلية من البضائع: (Dead Weight Cargo Capacity): وتساوي مجموع حمولة السفينة مطروحاً منها الوقود والمحازن ومياه الشرب.

د- خطوط الحمولة القصوى (Load Lines) وهي علامات توضع بوسط السفينة وعلى جوانب بنها بوصوح وتسهل رؤيتها، وتشير هذه العلامات إلى أقصى غاطس مسموح به للسفينة تحت ظروف مختلفة مثل منطقة شمال الأطلسي في الشتاء وفي المنطقة الاستوائية وكذلك في المياه الباردة . وبناءً على غاطس السفينة وفي المنطقة التي تعمل أو تمر فيها يتم تحديد كمية البضائع المسموح تحميلها بغض النظر عن توفر الفراغات اللازمة لتحميلها في عنابر السفينة.

ويمثل الجدول رقم (٤-٣) قائمة للسفن التي ترفع العلم الاردني طبقاً للتصنيفات الواردة اعلاه.

جدول رقم (٤-٣) قائمة السفن التي ترفع العلم الاردني

اسم الباحرة	النوع	الحمولة الساكنة الكلية DWT	الحمولة الكلية المسجلة GRT	الغاطس Draft
١- الحسا	بضائع سائبة	١٥٧٨٦	٩٦٥٤	٨,٨٨ متر
٢- الصافي	بضائع سائبة	١٧٦٠٥	١٠٩٢٢	٩,٣٧ متر
٣- ياسمين	بضائع حرجة	٤٤٧٠	٤١٥١	٦,٠١ متر
٤- مارب	بضائع سائبة	٢٢٧٩	٢١٠٨	٤,٨٤ متر
٥- نور	سفينة حاويات	٦٦٣٥	٥٠٩٧	٦,٦٥ متر

المصدر : سجلات الشركة الدولية لإدارة البواخر ١٩٩٩

- الحمولة التكعيبية (Cubic Capacity): ويقصد بها الفراغات المتوفرة بالسفينة لتحميل السلع، إذ أحياناً يتم ملء عتابر السفينة بالكامل بالبضائع دون أن يصل غاطسها إلى خط الحمولة القصوى المسموح بها في تلك المنطقة، والنتيجة في مثل هذه الحالة هو أن تكعيب البضائع قد يكون أحد العوامل التي تحدد قدرة السفينة على تحميل المزيد من السلع الممكن نقلها. وعلى ذلك فإن وزن السلع قد لا يكون هو القيد الوحيد على قدرة السفينة على نقلها. فبعض السلع الثقيلة الوزن والقليلة الحجم مثل سبائك الحديد والرصاص والذهب وكذلك بعض المواد الخام يتم تحميل الكمية الوزنية الكاملة والتي تصل بعاطس الباحرة إلى الحد الأقصى المسموح به دون أن تكون عتابر الباحرة قد امتلأت تماماً. وعكس هذه السلع تماماً، فإن البضائع الخفيفة الوزن الكبيرة الحجم مثل الصوف والقطن فإنها تملأ فراغات السفينة المتاحة في العتابر ولكن دون أن يصل غاطسها لأقصى المسموح به.

ويعرف معامل التسيف (Stowage Factor) بأنه العلاقة بين وزن البضاعة المنقولة وحجمها ويساوي هذا المعامل عدد الأقدام المكعبة التي يشغلها الطن الوزني الواحد في أماكن تحميل البضائع في السفينة.

ويحسب معامل التسيف للبضائع السائبة (Bulk Cargo) على أساس أن الطن الحجمي الواحد يعادل ٤٠ قدماً مكعباً من فراغات السفينة. وكذلك على أساس أن الطن الوزني هو الطن الطولي. وعلى ذلك فإن معامل تسيف بضاعة معينة يساوي وحدة الواحد (واحد صحيح) عندما يكون الطن الحجمي من هذه البضاعة يساوي الطن الوزني منها. وكذلك فإن البضائع ذات معامل التسيف العالي يشغل الطن الوزني منها فراغاً حجمه يزيد عن ٤٠ قدماً مكعباً، وعكس ذلك صحيح بالنسبة للبضائع ذات معامل التسيف القليل.

ويذكر أن لطريقة تغليف النوع الواحد من السلع ونسبة الرطوبة تأثير على قيمة معامل التستيف لنفس النوع.

ويتم تحديد سعة عاير السفينة باستخدام الأساسين التاليين :-

١- على أساس تستيف الحبوب (Grain Capacity) : يحدد هذه الطريقة سعة العاير عند تحميلها بالسلع السائبة (Bulk) بعد حسم الحجم الذي تشغله الفواصل (Bulk Heads) والكمرات والبروزات الأخرى التي قد توجد في العاير.

٢- على أساس تستيف البالات (Bale Capacity) : يستخدم هذا الأساس لتحديد سعة عاير السفينة عند نقل حمولتها من السلع المعبأة في بسالات أو عبوات تغطية متماثلة.

وبين الجدول رقم (٤-٤) حمولات البواخر التي ترفع العلم الاردني على اساس تستيف الحبوب (Grain Capacity) وكذلك حمولاتها على اساس تستيف البالات (Bale Capacity).

جدول رقم (٤-٤) حمولات السفن الاردنية

الباحرة	Grain Capacity	Bale Capacity
الحصا	٣م ١٩٤٨٥	٣م ١٨٦٤٧
الصافي	٣م ٢١٨١٨	٣م ٢١٣٢٩
ياسمين	٣م ١٠,١٠٣	٣م ٨٥٠٨
مأرب	٣م ٢٨٢٢	٣م ٣٧٥٥
نور	TEU ٢٣٦	

المصدر: الشركة الدولية لإدارة البواخر ١٩٩٩

٤- ٥ أنواع السفن التجارية

يمكن تقسيم السفن التجارية بصورة عامة من حيث الأغراض المستخدمة لاجلسها إلى قسمين رئيسين:-

أولاً: سفن البضاعة : ويقصد بها السفن التي تحمل نوعاً أو أكثر من البضائع وتقسّم إلى عدة أنواع هي:

أ- سفن البضائع العامة (General Cargo) وتشمل:

أ-١- سفن البضائع التقليدية (Conventional Break Bulk Ships) وعادة ما

تعمل هذه السفن على خطوط منتظمة وتنقل أنواعاً محددة من البضائع وعادة ما تكون هذه السفن مجهزة بروافع متعددة، ويكون لها عدد من العبابر التي عادة تكون مزدوجة الاسطح وتقسّم إلى قسمين:

١- سفن نقل البضائع المبردة (Refrigerated Ships): وتقوم بنقل

البضائع المبردة سواء اللحوم والأسماك أو الخضروات.

٢- سفن نقل المواشي (Live Stock Carriers): وتستخدم لنقل

المواشي ، حيث يتوفر عليها الامكانيات اللازمة لرعاية أعداد كبيرة من المواشي سواء من ناحية المياه أو الغذاء أو النظافة.

أب- سفن البضائع العامة المتخصصة وتشمل الأنواع التالية:-

أ-سفن الحاويات: وتعتبر سفن الحاويات من سفن البضائع العامة بعد تعديلها لتصبح متخصصة في نقل الحاويات فقط. ومن أهم مزايا استخدام سفن الحاويات نتيجة لعدة عوامل أهمها امكانية تحميل عدد كبير من الحاويات على باخرة واحدة، وريادة في سرعة البواخر وبالتالي تقليل زمن الرحلة سواء البحرية أو فترة مناولة البضائع في الموانئ بالإضافة إلى المحافظة على البضائع ضد التلف أو فقدان.

ب- حاملات الصنادل Barge Carrying Ships: ويعتبر هذا النوع من السفن الجديدة من ناحية مناولة البضائع، حيث لا تحتاج السفينة الام للدخول الى ميناء لتفريغ أو تحميل حمولتها، وإنما تقوم وروافع ذاتية بتفريغ أو تحميل الصنادل في منطقة المخطاف خارج الميناء المحمية. ومن أهم مزايا هذا النظام هو تقليل تكاليف السفن المتعلقة برسوم الموانئ أو إمكانية تفريغ البواخر في الموانئ ذات الأعماق الصغيرة أو التي تتمتع بمعدات مناولة بضائع ذات إمكانيات محدودة.

وفي حالة استخدام سفن نقل الصنادل يتم تسليم البضائع مباشرة الى المستورد، الأمر الذي يعتبر تعويضاً عن ارتفاع بعض التكاليف التشغيلية لهذا النوع من السفن، مقارنة بالخدمات التقليدية للبضائع.

ج- السفن متعددة الأغراض (Multi Purpose Ships): وعادة تعمل هذه السفن لخدمة خطوط منتظمة، ويتم شحنها بالأنواع المختلفة من البضائع سواء بالحاويات أو الطباقي أو الصنادل وعادة ما يكون عليها عدد كاف من الروافع الملائمة لمناولة البضائع.

ب- سفن البضائع الصلبة (Bulk Carriers):
وتقسم إلى عدة أشكال هي:

أولاً- سفن البضائع الصلبة الجافة (Dry Bulk Ships): وتقوم هذه السفن بنقل البضائع السائبة والتي غالباً ما تكون ذات وزن ثقيل مثل الفوسفات وخامات الحديد، وتتميز العنابر بفتحات واسعة لتسهيل عمليات الشحن والتفريغ وبعضها مزود بعدد من الروافع لخدمة كافة العنابر. وتتميز غالبية هذا النوع من السفن بالعمل كسفن حوالة ولا تخدم خطوطاً

منتظمة ويستخدم بعضها لنقل المواد الغذائية السائبة والبعض الآخر لنقل الفحم والحديد الخام وكذلك الخشب "Logg Carriers".

ثانياً- سفن البضائع الصب السائلة (الناقلات): وتشمل ناقلات النفط والغاز الطبيعي والناقلات المشتركة. وتتميز هذه السفن بعنابر ذات تقويات طويلة وعرضية وذلك لمنع تحريك البضائع المحملة على مستوى طول وعرض المائلة وبالتالي المحافظة على اتزان المائلة.

ثانياً: سفن الركاب: وتستخدم لنقل الركاب والسيارات ، والبعض يكون مزوداً بأماكن معيشة لنقل الركاب في رحلات طويلة، بينما البعض الآخر يستخدم لنقل الركاب في رحلات قصيرة وبالتالي لا تتوفر عليها أماكن معيشة.

وتشمل الأنواع التالية:-

أ- سفن النحرجة (Roll on -Roll off)

ب- الهوفر كرافت (Hovercraft): وتتميز بسرعتها العالية وعادة تستخدم بين الموانئ القريبة ويسير على وسادة هوائية.

ج- الهيدروفويل (Hydrofoil): كذلك تتميز بسرعتها العالية مقارنة بالبوأخر التقليدية كما تتميز بصغر حجمها مما يمكنها من الخدمة بين موانئ صغيرة نسبياً.

أما بالنسبة لتقسيم السفن من حيث طريقة تشغيلها فيمكن أن يكون كالآتي:-
أولاً- السفن التي تخدم خطوطاً منتظمة بتردد وانتظام معروفين في السوق الذي تخدمه وحسب جداول إبحاراً معروفة ومعلنة مسبقاً ويمواي تحميل وتفريغ متكررة واجرة نقل ثابتة إلى حد ما. وتعمل مثل هذه السفن في العادة ضمن نظام مؤتمرات الخطوط الملاحية (Liners Conferences).

ثانياً- السفن الجواله (Tramp Ships) : والتي لا تستخدم منطقة معينة في العالم، بل تجول كافة المناطق بحثاً عن البضائع في المناطق المتوفرة بها، وتخضع أحور هذه البواخر عادة للعرض والطلب، حيث لا تعمل ضمن نظام مؤتمرات الخطوط الملاحية.

ويتم تأجير البواخر إما بالنقل على أساس أجرة محددة للطن الواحد أو أجرة يومية محددة لرحلة معينة أو على أساس العقد العاري (Bareboat).

ويعرف عرض حمولات السفن الجواله بأنه الطاقة المتوفرة لنقل البضائع من ميناء أو أكثر إلى ميناء أو أكثر، وتعتبر جميع السفن الجواله وبدائلها التي تعمل في نقل تجارة معينة في فترة زمنية معينة هي المكون للعرض الفاعل (Active Supply) بينما تعتبر السفن التي لا تعمل لنقل تجارة معينة في نفس هذه الفترة سواء بسبب توقفها (Laid Up) أو إصلاحها أو غير ذلك من الأسباب التي تمنعها من العمل هي المكون لما يعرف بالعرض المتوفر (Available Supply) وتكون السفن الجواله الملائمة للتجارة خلال فترة زمنية معينة جزءاً من العرض الكلي من حمولات السفن الجواله (Total Supply).

٤ - ٦ الخلاصة

تضمن هذا الفصل استعراضاً لأهم العناصر المؤثرة في جانب العرض من صناعة النقل البحري، حيث تم استعراض حجم الاسطول التجاري الاردني وتطوره خلال العقدين الماضيين، فأظهرت البيانات تواضع حجم هذا الاسطول على مدى الفترة المذكورة، إلا أنه تبين أيضاً وجود نمو في حجم الاسطول المملوك لرأس مال اردني ولكن يرفع أعلاماً أخرى، ثم تراجع في هذا النمو بسبب بعض التسهيلات

للسفن التي ترفع العلم الاردني الامر الذي ادى الى تحول بعض المستثمرين الاردنيين لرفع العلم الاردني بدلا من أعلام الدول الاجنبية.

كما ناقش الفصل عرض السفن التجارية سواء في المدى القصير او البعيد وأهمية عامل الزمن في تحديد مدى استجابة العرض لعوامل السوق المختلفة. وأخيراً تناول الفصل مواصفات السفن المرتبطة بالخدمات التي تؤديها السفن، وكذلك لأهم أنواع السفن من حيث الأغراض المستخدمة لأجلها وطرق تشغيلها.

وبعد ان تم دراسة الطلب والعرض على خدمات النقل البحري في المملكة، فسوف يتم في الفصل التالي دراسة العوامل المؤثرة على صناعة النقل البحري في الاردن سواء كانت هذه العوامل تشريعية او جغرافية او فنية او غيرها من العوامل.

الفصل الخامس

العوامل المؤثرة على صناعة النقل البحري
بالاردن

٥- العوامل المؤثرة على صناعة النقل البحري بالأردن

١-٥ مقدمة

تم في الفصلين السابقين دراسة الطلب وعناصر العرض في صناعة النقل البحري في المملكة الأردنية الهاشمية. واستكمالاً لهذه الدراسة، سوف نتناول في هذا الفصل دراسة كافة العوامل التشريعية والجغرافية والعبية وغيرها من العوامل المؤثرة في جانبي الطلب والعرض معاً.

وتعتبر السياسة الحكومية للنقل البحري محصلة لعدة عوامل اقتصادية، اجتماعية، مالية، سياسية، تنظيمية. وكما ذكر سابقاً فإن من أهم أهداف هذه الدراسة هو تقييم الدور الذي تلعبه صناعة النقل البحري في الاقتصاد الأردني وذلك من أجل المساعدة على إعداد سياسة واقعية وباححة للنقل البحري في المملكة، وسوف يتم التعرض لدراسات سوق النقل البحري (Market Research) واستخدام النمذجة Modeling ومن ثم المحي الفكري (Conceptual Approach) ودراسة العناصر المؤثرة على صناعة النقل البحري في الأردن من خلال هذا المفهوم.

٢-٥ دراسات سوق النقل البحري

إن الحديث عن العناصر المؤثرة على صناعة النقل البحري يعني ضرورة التطرق إلى البيئة الكلية Macro Environment التي تعمل من خلالها هذه الصناعة وهذا يقود إلى الحديث عن أبحاث السوق المتعلقة بالنقل البحري. فقد فاض سوق النقل البحري بالأبحاث والتقارير البحثية والتحليلات لدرجة أن خبراء النقل البحري أصبحوا يقصون وقتاً كبيراً لقراءة نسبة صغيرة من الأبحاث المتوفرة والتي بصورة عامة لا تكتسب درجة كبيرة من المصداقية^(١).

1 Evans and Marlow, 1990, "Quantitative Methods in Maritimes Economics, Fairplay Publication

يعني بحث السوق (Market Research) في النقل البحري بدراسات تركز على النواحي الاقتصادية لإجراءات الأفراد أو الشركات ضمن سوق محدد. وترتبط هذه الدراسات بالمتغيرات الفنية والسلوكية لهذا السوق ونادرا ما يتم تمثيلها بصورة إحصائية⁽¹⁾

ويعتقد خبراء النقل البحري إن أبحاث السوق لم تثبت صحتها حيث يقول بيك (Beck)⁽²⁾ مدير التخطيط لشركة شل "عند النظر إلى أبحاث السوق التي أجريت في السبعينات، فإن المرء يجد الكثير من الأخطاء والقليل من النجاح"

ويضيف بأن "المرء يصاب بصدمة كبيرة لارتفاع نسبة الدراسات التبؤية التي ثبت خطأها بدرجة كاملة.

إن البحث والتطوير (Research and Development) هما من أكثر النشاطات شيوعا في قطاع النقل البحري ويشمل ذلك تحضير الدراسات وأبحاث السوق والتنبؤات وكذلك التقارير. فبحث السوق يشكل الأساس للتخطيط المستقبلي وبهذا الصدد فإن العديد من الطرق الكمية (Quantitative Methods) وكذلك الطرق النوعية (Qualitative Methods) تكون مفيدة لدراسة الوضع العام لسوق معين وكذلك الموقع المستقبلي لهذا السوق ومن أهم الأمثلة على ذلك :-

- التدفقات النقدية .
- الموازنات التقديرية.
- الحاجات المستقبلية لرأس المال.
- وضع السوق لمنتج آخر أو خدمة.

1- Stopford, Martin, 1991, Maritime Economics, Harbor Collins Academic

2- Ibid

ومن الضروري معرفة درجة مصداقية البحث قبل استخدامه إلا أنه من الجدير بالذكر أنه لا يوجد طريقة موضوعية محددة للحكم على مصداقية البحث . ففي مجال النقل البحري حيث يوجد الكثير من الأطراف في هذه الصناعة الدولية والتي تتميز بنسبة عالية من التعقيد في تشغيلها وكذلك تركيبها فإن مجال البحث يصبح أكثر صعوبة^(١)

وقد تمكن البروفيسور فرانكيل (Frankel)^(٢) من تطوير دراسة اعتمدت على الدراسة (AHP) Analytic Hierarchical Process التي وضعها ثومال ساتي^(٣) والمعروفة "بعملية تحليل تسلسلي" لاستخدام مدخل النظم system approach في تحليل المسائل المعقدة وتحاول هذه الدراسة وضع التنظيم المنطقي لكافة الأطراف التي لها علاقة بسياسة ما أو عملية اتخاذ قرار لتحقيق أهدافها والتي أحيانا ما تكون متضاربة مع بعضها البعض. وتسمى عملية (AHP) بخيار الحبير (Expert Choice) حيث تسمح باستخدام الطرق الكمية (Quantitative) وكذلك النوعية (Qualitative) في قياسها أو تحديد الأولويات^(٤) وباستخدام هذه العملية لصياغة سياسة ما، يتم الأخذ بعين الاعتبار لكافة العوامل المؤثرة والتي تفسد صانعي السياسة. وفي قطاع النقل البحري فإن هذه الجوانب عادة ما تكون معقدة ومتضاربة وتهم الكثير من الجهات المرتبطة برسم السياسة البحرية أخذة بعين الاعتبار التشريعات الوطنية والاتفاقيات والمعاهدات الدولية والتي غالبا ما تشكل عينا على صياغة السياسة . وكما هو معلوم، فإن أغلب سياسات النقل البحري يكون لها تأثيرات كبيرة ليس فقط على صناعة النقل البحري ولكن أيضا على الحياة العامة، البيئة وكذلك الاقتصاد القومي والدولي.

1- Ledger, G. , 1993, Conceptual Models in shipping, Centre for international shipping and transport, Institute of Marine Studies, University of Plymouth.

2-Frankel, Ernst G., Jan 1992, Hierarchical Logic in shipping Policy and Decision making, Massachusetts Institute of Technology, Seminars on fleet management , AMTA, Alexandria.

3-Satty Thomal L 1988 Decision Making for leaders- The Analytical Hierarchy Process for Decision in a complex world " University of Pittsburgh, RWS Publication, Pittsburgh, PA

4- Ibid

وقد تم استخدام هذه الطريقة AHP في مجالات عديدة منها البيئة، الدفاع وكذلك النقل. وتخدم هذه الطريقة بالتركيز على الهدف أو أهداف السياسة كما تأخذ بالاعتبار القيود المختلفة (Constraints) الواجب أخذها بعين الاعتبار وكذلك الآراء المتعددة.

وتتميز أيضا بأنها تأخذ بعين الاعتبار السياسات البديلة والمتعددة، ويتم تقييمها من حيث مساهمتها لتحقيق الأهداف التي غالبا ما تكون متضاربة كما هو مذكور أعلاه وحيث ان تفاصيل تطبيق هذه العملية AHP تخرج عن نطاق هذا البحث فانه لن يتم الخوض فيها.

٥-٣ النمذجة (Modeling)

ويعرف النموذج Model بأنه تمثيل مبسط لبعض جوانب الحقيقة وعادة يكون النموذج مبسطا لان الحقيقة تكون معقدة جدا لدرجة يصعب محاكاتها. ولأسباب عملية يتم إهمال بعض التعقيدات. وتستخدم النماذج لتحديد الإطار العام لبحوث السوق حيث يتم حلال إعداد الدراسة تضييق (تحديد) مساحة التحليل لإمكانية السيطرة على البحث من حيث كمية المعلومات الواجب التعامل معها. ^(١) وقد تم استخدام النماذج بصورة واسعة في قطاع النقل البحري ^(٢) حيث تساعد على وضع تصور محتمل للاتجاه المستقبلي في سوق النقل البحري. وقد تم تطوير برامج كمبيوتر للمساعدة في دراسة السوق المستقبلي للنقل البحري. وكما ذكر سابقا فان بحوث السوق تعتمد على التركيز على منطقة معينة لدراستها بصورة موسعة والتي غالبا ما تقود الى قرارات مرتبطة بالاستثمار في موجودات ثابتة (سفن) ^(٣).

1 Stopford Martin, 1991, Maritime Economics, Harpor Collins Academic.

2 Dinwoodie, J, 1988, "Shipping Operational Research. In Hard cases or soft? University of Plymouth Department of Shipping and Transport

3 Ibid

وقد لخص ستوبفورد Stopford^(١) بعض النماذج المستخدمة في النقل البحري كما يلي:-

أ- نموذج العرض والطلب : ويتم تعريفه رياضياً كما انه يتطلب وضع فرصيات محددة للعرض والطلب.

ب- تحليل حصة السوق : ويعتبر امتداداً لنموذج العرض والطلب ليشمل مدى أوسع من السفن وهو نموذج غير عملي لصعوبة التغلب على بعض الصعوبات المتعلقة بالحصول على معلومات احصائية مرتبطة بالبضائع والسفن المعنية.

ج- نموذج أسعار النقل: "Freight rate model" يستخدم للتنبؤ بمستوى أسعار النقل في المستقبل وكذلك أسعار السفن المستعملة.

٥-٤ المنحى الفكري (Conceptual Approach)

كما ذكر سابقاً فقد تم استخدام النماذج بصورة واسعة في النقل البحري إلا أنه ونظراً لصعوبتها وعدم مصداقيتها في هذا المجال حيث ان السوق البحري العالمي بما في ذلك السوق الارضي هو عرضة لكثير من المتغيرات التي تؤثر على هذا السوق لدرجة أصبح من الصعب الاعتماد على النماذج التقليدية المتوفرة لدراسة قطاع النقل البحري. وقد تطلب الامر توفير نموذج بديل لاجراء هذه الدراسات حيث ان افق هذه الدراسات واسع جداً لدرجة يصعب تحليلها ، فقد أصبح من الواضح ان المنحى الفكري Conceptual Approach بديلاً مقبولاً^(٢)

ولتكوين منحى فكري يتم البدء بدراسة طبيعة الصناعة ذات العلاقة وكذلك الدور الذي تقوم به. وفي حالتنا هذه فائناً نبحث في صناعة النقل البحري الاردني دورها في الاقتصاد الاردني حيث يتم البدء بتحديد بعض المفاهيم العامة وبعد ذلك،

١- مرجع سابق

٢- مرجع سابق

يتم تكوين المنحى الفكري بتقسيم مساحة الموضوع العريض (وفي حالتنا هذه صناعة النقل البحري الاردني) إلى عدد من الجوانب أو المضمانيين contexts⁽¹⁾ حيث تشكل هذه المصامين أعباء وجوانب مرتبطة بالبحث وتساعد على العمل لتحديد أهم التداخلات inter-relation بين هذه الجوانب وكيف تتداخل وتؤثر على بعضها البعض وفي المحصلة كيف تؤثر على صناعة النقل البحري في المملكة.

فعلى سبيل المثال فان التشريعات الاردنية تؤثر وتتأثر بالعوامل الاخرى سواء الجغرافية، الفنية، الادارية، السياسية، الاجتماعية، أو غيرها وفي المحصلة فإن هذا التأثير ينعكس على صناعة النقل البحري في الاردن.

ويوضح الشكل رقم (٥-١) مفهوم المنحى الفكري للعوامل المؤثرة على صناعة النقل البحري:

المصمم	Context	الجانب القانوني	العمل	العمل الفعالي	الفاعل الفني	الجانب التنظيمي	الجانب الاداري	الوضع السياسي	الجانب الاقتصادي	الجانب الاجتماعي
	X									
		X								
			X							
				X						
					X					
						X				
							X			
								X		
									X	
										X

شكل رقم (٥-١) المنحى الفكري (Conceptual Model)

وقد تم استخدام مثل هذه الطرق في حقول الكمبيوتر computer data modelling⁽²⁾ وكذلك في قطاع النقل البحري⁽³⁾ حيث استخدمتها السيدة ج.ليدجر G Ledger، مع التركيز على النقل البحري في أوروبا الشرقية كما استخدم هذا المنحى لتحليل النقل البحري في بولندا.

1 مرجع سابق

2. Open University, 1980, M205 Fundamentals of computing Block V, Information systems. Unit 4 Data modeling

3 مرجع سابق

وسوف يناقش هذا الفصل باستخدام هذا المنحى وباسـتخدام فلسفة عملية (Pargmatic Philosophy)، العوامل الرئيسية سواء كانت داخلية أو خارجية والتطوُّق بشيء من التفصيل الى البيئة الكلية (Macro Environment) التي تعمل من خلالها هذه الصناعة في الاردن وذلك من خلال مناقشة العناصر الرئيسية التي تؤثر على صناعة النقل البحري في الاردن. كما يتطرق الى مناقشة هذه المضامين المختلفة (Contexts) من حيث ارتباطها وتداخلها ببعضها البعض وفي النهاية تأثير ذلك على صناعة النقل البحري في الاردن. وهذا الجزء من المنحى الفكري "Conceptual Approach" يمكن تطبيقه على دول اخرى بالرغم من أنه يناقش الحالة الاردنية على وجه التخصيص.

٥-٥ تأثير الجانب القانوني على النقل البحري الأردني:-

يشمل قانون التجارة البحرية للمملكة الأردنية الهاشمية والمنشور في الحريدة الرسمية العدد ٢٣٥٧ في ٦ أيار عام ١٩٧٢ على كافة الجوانب القانونية للنقل البحري التجاري.

وقد عرّف القانون المذكور السفينة الأردنية بأنها "سفينة"، بغض النظر عن حمولتها إذا كن ميناؤها الأم "home port" هو ميناء أردني على أن تكون نصف ملكيتها لأفراد أردنيين أو شركات أردنية وان يكون أغلبية أعضاء مجلس إدارة هذه الشركات بما فيهم الرؤساء من الأردنيين^(١) ويحظر القانون على المالك إذا كان غير أردني أن يبيع حصته أو أي جزء منها قبل الحصول على موافقة الشركاء الأردنيين إذا كان سيجم عن هذا البيع أن يصبح غالبية مالكي السفينة من غير الأردنيين، ألا أنه إذا فقد أحد الشركاء جنسيته الأردنية أو لأي سبب من الأسباب انتقلت ملكية حصة من السفينة إلى شخص غير أردني ونتيجة لذلك أصبحت

(١) قانون التجارة البحرية الأردني، ١٩٧٢، الجزء الأول، الفصل الثاني، المادة (٤)

أغلبية حصص مالكي السفينة من غير الأردنيين. في هذه الحالة يحق لأحد المالكين أن يطلب بيع هذه الحصة (المنقولة) بالمزاد العلني خلال فترة لا تتجاوز ستة أشهر إلى شخص أردني على أن يتم وضع إعلان البيع في الجريدة الرسمية خلال مدة خمسة عشر يوماً من المباشرة بإجراءات البيع. ومن الجدير بالذكر أن السفينة في هذه الحالة تحتفظ بملكيته خلال هذه المدة .

وفي الحالات الاستثنائية وبناء على توجيه مدير عام مؤسسة الموانئ فإنه يحق لوزير النقل أن يوصي لمجلس الوزراء بتخفيض حصة الملكية الأردنية في السفينة أو حتى الاستثناء الكلي من متطلب وجود حصة أردنية في ملكية السفينة.

ومثال على ذلك، هو موافقة البنك الإسلامي للتنمية في حده بالمملكة العربية السعودية لتمويل شراء سفينة لشركة الخطوط البحرية الوطنية الأردنية وبالتالي استثناء البنك وهو مؤسسة غير أردنية من شروط الملكية الواردة سابقاً، فقد تم تمويل شراء سفينة متعددة الأغراض من قبل البنك وتم تأجيرها لشركة الخطوط البحرية الوطنية الأردنية من خلال اتفاقية تأجير/ قصد الشراء (Lease-Purchase agreement) لمدة سبع سنوات ونصف يتم بيعها للشركة بمبلغ دينار واحد. يعتبر هذا الترتيب مقبولا من الشريعة الإسلامية التي تحكم قوانين البنك الإسلامي للتنمية. ويشار إلى أن قيمة التمويل بلغت ٦,٥ مليون دولار أمريكي دفعت لتمويل السفينة الأردن // وهي من نوع متعدد لأغراض لنقل البضائع العامة وتم شراؤها عام ١٩٩٥، وذلك بعد أن قامت الشركة بإجراء وتقديم دراسات الجدوى الاقتصادية للمشروع وقام البنك بمراجعتها واعتمادها.

وقد قامت الحكومة الأردنية على عدة مراحل ببعض الإجراءات لجذب رؤوس الأموال الأردنية والأجنبية لشراء سفن وتسجيلها في الأردن، وضمن هذه الإجراءات فقد تم تشكيل لجان متعددة لدراسة الشروط الحالية لتسجيل السفن

وكذلك الإجراءات المتبعة وكان من أهم مهام اللجان وضع التوصيات المتعلقة
بالاتي :-

أ- تسهيل إجراءات تسجيل السفن.

ب- جذب ملاك السفن الأجنبية لرفع العلم الأردني.

وقد ضمت اللجان المختلفة أعضاء يمثلون مختلف الجهات المرتبطة بالنقل البحري
مثل:-

مؤسسة الموانئ، الخطوط البحرية الوطنية الأردنية، نقابة وكلاء الملاحة،
الشركة الدولية لإدارة السفن وبعض الجهات الحكومية الأخرى. ويشكل مثل هذا
الإجراء خطوة اقتصادية من خلال تسويق العلم الأردني. وما هو مأمول من جراء
ذلك بتشجيع الاستثمار الأجنبي في الأردن وتوفير فرص عمل للأيدي العاملة
الأردنية. إلا أنه من الضروري توضيح أن مثل هذه الإجراءات لا يقصد منها
تحويل العلم الأردني إلى علم من أعلام الملائمة (Flag of Convenience) و/أو
التأثر عن مستويات السلامة المعقولة للسفن المسجلة في الأردن.

ولأن القانون البحري التجاري الأردني لعام ١٩٧٢ لم يعد ملائماً نظراً للتطورات
الكبيرة التي شهدتها صناعة النقل البحري فإنه من الضروري اتخاذ الخطوات
اللازمة والسريعة لوضع تشريعات جديدة تتعلق بمحاسبة قطاع النقل البحري. وفي
هذا الصدد فإن قضية كيفية احتساب محصص الاستهلاك للسفن من القضايا المهمة
حيث لا يزال هذا الموضوع مصدر خلاف واسع بين ملاك السفن ودائرة صربية
الدخل.

كما أنه من الضروري أن تتضمن التشريعات الأردنية القوانين والقواعد الدولية
وبصورة خاصة إتفاقيات المنظمة البحرية العالمية، مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة

والتتمية (الاونكتاد) وبعض المنظمات والهيئات الدولية وقواعد السلوك (Codes of conduct) والتوصيات، فمنذ عام ١٩٥٨ حيث تأسست المنظمة البحرية الدولية (IMO) كمنظمة متخصصة لهيئة الأمم المتحدة أسد إليها مسئولية دعم العمل الدولي في مجال السلامة البحرية والتلوث البحري الناجم عن السفن. ومنذ ذلك التاريخ، تم عقد العديد من المؤتمرات والاتفاقيات من قبل المنظمة ودخل معظمها حيز التنفيذ. ومنذ منتصف الستينات غطت الاتفاقيات الدولية مجالات كبيرة أهمها:-

- أ- سلامة الأرواح في انبحار.
- ب- خطوط الحمولة (Load Lines).
- ج- تدريب البحارة وظروف العمل.
- د- قياس الحمولة Tonnage Measurement.
- هـ- التلوث بالزيت.
- و- تسجيل السفن.
- ز- مدونة سلوكيات الخطوط المنتظمة The Conduct of Liner Conferences.

ويؤمل أن يأخذ القانون الأردني المعدل المجالات الواردة أعلاه بعين الاعتبار الأمر الذي يتطلب أن توقع المملكة على بعض الاتفاقيات المرتبطة بهذه المجالات والذي يعتبر عاملاً مهماً.

وكمطلب قانوني يتم حالياً نشر حسابات الشركات، المساهمة العامة مسوياً بعد تدقيقها من قبل مدققين خارجيين، متضمنة موجودات الشركة ومطلوباتها لاطلاع مساهمي الشركة المعنية ودائبيها وكذلك من يقعون في موقع المسؤولية الإشرافية، ويتم عقد اجتماع الجمعية العامة للشركات المساهمة بحضور مراقبي الشركات مندوباً لمورارة الصناعة و التجارة.

وكما هو معروف، فإن ميناء العقبة هو المفذ البحري الوحيد للمملكة، ولم يتمتع حتى فترة قصيرة بالعناية اللازمة لإنشاء ميناء متطور، وقد انعكس ذلك على التطورات التي شهدتها الميناء من حيث عدد ونوعية المعدات وكذلك مساحات التخزين المتوفرة في الميناء. إلا أن هذا التطور في الميناء لم يعبر من حقيقة كونه الميناء الوحيد في المملكة الأمر الذي لم يشجع الكثير من الجهات على إعطاء النقل البحري (كونه مرتبطاً بصورة مباشرة بالموانئ البحرية). الوضع الذي يستحقه ضمن القوانين والتشريعات الأردنية حيث يعتقد البعض أن وجود ميناء واحد في الدولة قد لا يبرر استحداث تشريعات تغطي هذا النشاط.

ومن المعروف أن ميناء العقبة الأردني يقابل ميناء إيلات الإسرائيلي وكلاهما داخل خليج العقبة حيث يمثل هذا الخليج نقطة عبور ضيقة، بالإضافة إلى ذلك، فقد تميز كل من المينائين بكونه يخص دولتين متعديتين لفترة طويلة من الزمن، الأمر الذي قاد إلى الاعتقاد بأن أي عمل سواء تجاري أو حتى قانوني، قد لا يكون مبرراً عندما يتعلق الأمر بدولتين متجاورتين ما لم يكن متفقاً عليه من قبل هاتين الدولتين، الأمر الذي لم يكن ممكناً نظراً لأن الأردن وإسرائيل كانتا دولتين متعديتين. ومع حلول السلام في الشرق الأوسط وتوقيع اتفاقية السلام الأردنية - الإسرائيلية عام ١٩٩٥، فقد أصبح من الممكن إيجاد صيغة مشتركة تغطي الجانب القانوني في منطقة خليج العقبة.

أما بالنسبة للتأثير المتبادل بين الجانب القانوني والجانب الفني والتأثير العام على النقل البحري في الأردن، فمن الجدير بالملاحظة أن التشريعات البحرية الأردنية الحالية ممثلة بالقانون البحري التجاري لعام ١٩٧٢ ما زالت تقتصر إلى تعطي مواضيع مهمة لا سيما تلك المتعلقة بالسلامة البحرية ومنع التلوث. ومن المعروف أنه إذا ما تركت مثل هذه الأمور لأصحاب السفن فإنه يحتمل من انخفاض المستوى الفني للسفن وتحول الأسطول البحري الأردني إلى مجموعة

من السفن المعروفة بـ (Sub-Standard Fleet) وبالتالي تعرضها للحجز والتأخير في الموانئ الأخرى الأكثر صرامة في تطبيقها لمعايير السلامة الدولي، لاسيما موانئ أوروبا وأمريكا الشمالية وأستراليا.

وأن من أهم حصائص النقل البحري هو أنها صناعة دولية وعليه، فإنه من الطبيعي أن تزور السفن خلال فترة تشغيلها عدة موانئ ودول وقارات وتتعرض السفن عند زيارتها لأي ميناء إلى التفتيش من قبل السلطات البحرية المحلية حيث يتم التدقيق على صلاحية شهاداتها وكذلك على أية عيوب أو أعطال قد تخلق مبرراً كافياً لاحتجار السفينة من قبل رقابة الدولة على الميناء (Port State Control) في ذلك الميناء.

لقد انضمت المملكة الأردنية الهاشمية إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بسلامة الأرواح في البحر لعام ١٩٧٤ (Safety of Life At Sea) وبعض الاتفاقيات الأخرى المنبثقة عن المنظمة البحرية العالمية (IMO) International Maritime Organization لكن الكثير من الاتفاقيات الدولية الأخرى مثل الاتفاقية الدولية لمستويات التدريب والمناوبة ومنح الشهادات للعاملين في البحر لعام ١٩٧٨ (STCW 1978) لم يتم (رغم أهميتها) التوقيع عليها. ولما كانت السفن تزور موانئ مختلفة من الدول الاعضاء في العديد من اتفاقيات المنظمة البحرية العالمية المتعلقة بالسلامة البحرية ومنع التلوث وغيرها، فإنه من الضروري أن تلتزم هذه السفن بالوفاء بكافة المتطلبات الصادرة عن اتفاقيات المنظمة البحرية العالمية والتي دخلت حيز التنفيذ سواء كانت الأردن منضمة إليها أم لا. ومن هنا تبرز أهمية انضمام المملكة للاتفاقيات البحرية الدولية وكذلك تعديل وتحديث القوانين المحلية بما يتلائم مع مضمون هذه الاتفاقيات.

ومما لا شك فيه أنه سيترتب على مثل هذه الإجراءات الارتفاع بالمستوى العالمي للسفن التي ترفع العلم الأردني وبذلك تساهم المملكة في خفض عدد السفن ذات المستويات القبة المتدنية (Sub-Standard) على المستوى العالمي وبالتالي تخفيض عدد الكوارث والحوادث البحرية في العالم .

أما على المستوى التنظيمي، فإن القانون البحري التجاري الأردني، يفكر إلى توفير القوانين التي تنظم أو تحكم العلاقة بين مختلف الجهات البحرية. ويترتب على وجود هذه الفجوة بعض الحالات التي تعجز القوانين الحالية عن تفسيرها، ومن هذه الأمثلة حالة تسجيل السفن وتفويض هيئات التصنيف لإصدار الشهادات القانونية للسفينة التي ترفع العلم الأردني، حيث لا يوجد تحديد واضح لصلاحيات كل من مؤسسة الموانئ ووزارة النقل في هذا المضمون.

بالإضافة إلى ذلك، فإن إصدار جوازات السفر البحرية يتم حالياً من قبل مؤسسة الموانئ وليس من قبل وزارة النقل. وقد يبرر ذلك الإجراء بأنه كان متبعاً قبل إنشاء مديرية للنقل البحري في وزارة النقل عام ١٩٨٦، إلا أنه يعتقد أن الوضع الحالي بحاجة إلى إعادة نظر بحيث يتم إصدار هذه الوثائق من قبل وزارة النقل .

وعند ربط المفهوم الإداري بالجانب القانوني، فإنه يلاحظ أن قانون تشجيع الاستثمار الأردني لعام ١٩٩٥، يوفر بعض التسهيلات للمستثمرين الأجانب في المملكة إلا أنه جدير بالملاحظة إلى أن قطاع النقل البحري لم يتمتع بتسهيلات مماثلة لتلك الممنوحة للصناعات الأخرى إلى الدرجة التي من الممكن أن يجذب استثمارات أردنية أو أجنبية للمملكة في صناعة النقل البحري . أما بالسبب للمشروعات المشتركة (Joint Ventures) ، فقد وجدت القوانين التي تشجعها إلى مستوى معقول، إلا أن النقل البحري عليه أن يستفيد من هذه الاتفاقيات لمستوى

أكبر وقد يتحقق ذلك من خلال تحديث القوانين المحلية لدرجة تسهل عقد اتفاقيات المشاركة وذلك بهدف نقل المعرفة (Know-How) في هذا المجال إلى المملكة .

ومن وجهة نظر سياسية ، فإنه نظراً لعالمية (Internationality) النقل البحري فإن كثيراً من الجوانب المتعلقة باقتصاديات النقل البحري تتأثر بالأوضاع السياسية للمنطقة التي تعمل بها. فقد تعرض ملاك السفن التي تخدم خطوطاً منتظمة إلى ضغوط ذات طبيعة سياسية حيث كافحت الدول النامية للحصول على حصة معقولة من البضائع المنقولة لهذه الدول وذلك من خلال تطبيق مدونة سلوك الخطوط المنتظمة (UNCTAD, Code of Conduct). كذلك الحال بالنسبة للتشغيل الاقتصادي لهذه السفن خلال الثمانينات لا سيما فيما يتعلق بتكاليف الطواقم ومستويات الصيانة ومعدلات الصربية.

وقد تميزت المملكة بوجود بيئة سياسية داخلية مستقرة، الأمر الذي يشجع على الاستثمار في الدولة، إلا أنه نظراً للافتقار للقوانين المنظمة للاستثمار في قطاع النقل البحري، فإن الكثير من الجهات الاستثمارية لم تنظر إلى المملكة كدولة جادة في الاستثمار في هذا القطاع.

ومن ناحية اقتصادية فإن الاقتصاد القوي يشجع على الاستثمار في النقل البحري وبالتالي امتلاك أسطول وطني، وحتى عام ١٩٨٨ فقد تميز الأردن باقتصاد قوي، إلا أنه نظراً لعدم وجود قوانين مناسبة لتشجيع الاستثمار لا سيما في النقل البحري، فإن هذا القطاع لم يتمكن من الاستفادة من قوة الاقتصاد الأردني سواء على مستوى القطاع العام أو الخاص. وفي الواقع فإن الأسطول الأردني كان ينكمش خلال تلك الفترة حيث كان يتم بيع السفن الوطنية دون توفير بديل لها.

وبعد تعرض الأردن لاسوأ أزمة اقتصادية عام ١٩٨٨ ، فقد ازداد عدد السفن التي رفعت العلم الأردني حيث اعتبر ذلك مؤشرا إيجابيا بالرغم ان ذلك الازدياد لا ينسب إلى أي تغيير في التشريعات والقوانين المحلية المتعلقة بامتلاك ، إدارة أو تشغيل السفن، وقد يكون من الصواب الاستخلاص إلى انه بالرغم من وجود الصعوبات القانونية ، فان استقرار الاقتصاد الأردني يشجع على الاستثمار في المملكة.

٥-٦ العامل الجغرافي

لعل من أهم المؤثرات السلبية على النقل البحري الأردني هو أن المملكة هي دولة تكاد تكون معزولة بحريا^(١) حيث يوجد ميناء بحري واحد - العقبة - الذي يطل على خليج العقبة المتفرع من البحر الأحمر حيث يبلغ محمل طول الساحل الأردني حوالي ٢٨ كم فقط . الا أن الاردن يتمتع بموقع جغرافي متوسط بين دول الشرق الاوسط، يؤهله ليكون مركزا مهما لنقل تحارة الاردن وبعض الدول المجاورة عن طريق ميناء العقبة والطرق البرية التي تربط الاردن بهذه الدول ، كما تم مناقشة ذلك في الفصول السابقة.

وترجع أهمية صناعة النقل البحري في الاردن الى^(٢):-

أ- تمثل الحاجة لأسطول بحري تجاري ضرورة استراتيجية لدرجة ربما تزيد عن كونها ذات طبيعة تجارية. فحاجة الدولة لأسطول استراتيجي وطني لا تقل عن حاجتها للقوات المسلحة والمدارس والمستشفيات، وفي هذا الصدد فقد ظهرت هذه الأهمية بوضوح أثناء حرب الخليج حيث اعتبرت الشركات الملاحية خليج العقبة بمثابة منطقة حرب، مما أدى إلى عدم قدوم بعض السفن وبالتالي ارتفاع قيمة تولون الشحن البحري.

١. مساد، مصطفى، عند ١٧ أغسطس ١٩٩٢، الاستثمار في النقل البحري - مجلة الانق،
٢ بالنظر إلى عدد سكان الأردن المنخفض نسبيا ووجود ميناء بحري واحد، فقد يبرر البعض عدم وجود سياسة واضحة تشجع الاستثمار في النقل البحري، وبالتالي التأخر النسبي في هذه الصناعة.

ب- إن الأردن هو محطة ترانزيت مهمة لكثير من الدول المجاورة ، لا سيما العراق. فالخطوط البحرية الوطنية الأردنية والتي هي الناقل الوطني للأردن كانت تنقل حوالي ٧٠% من طاقة أسطولها العامل من خط شمال أوروبا والمملكة المتحدة إلى العراق عن طريق العقبة^(١).

ج- إن أهم صادرات المملكة تشمل الفوسفات، البوتاس، الإسمت وان هذه المواد ولأسباب اقتصادية يتم نقلها بوسائط النقل البحرية. فقد صدرت المملكة من المواد المعدنية ما يزيد عن ٧ ملايين طن عام ١٩٩٨^(٢)

ونظراً لصخامة حجم هذه الصادرات الأردنية، فقد قامت شركتا الفوسفات والبوتاس بامتلاك و/أو تشغيل أسطول بحري لخدمة صادراتها وذلك بالتعاون مع شركة الخطوط البحرية الوطنية الأردنية. إلا أن هذا التعاون لم يستمر طويلاً بسبب عودة السفن فارغة من الهند (موانئ التفريغ) إلى العقبة وبالتالي ارتفعت كلفة نقل الطن الواحد و كبديل لذلك تعتمد كل من الشركتين على السفن المستأجرة من السوق العالمي لنقل صادراتها.

وعند الحديث عن العامل الجغرافي، فإنه لا بد من التطرق إلى الموانئ الأردنية، فميناء العقبة وهو الميناء الوحيد في المملكة من الموانئ الحديثة ونسبة أشغال الأرصفة فيه كافية نسبياً، كما يعتبر منافساً مقارنة بالموانئ المحيطة به في المنطقة كذلك يتميز بارتفاع كفاءة التشغيل فيه، مقارنة بالموانئ الأخرى في منطقة الشرق الأوسط. ويوضح الجدول رقم (٥-٢) كفاءة بعض موانئ الشرق الأوسط لعام ١٩٩٥^(٣). وقد تعزى كفاءة ميناء العقبة العالية إلى كفاءة وتدريب العاملين في

١- Jordan National Shipping Lines Reports, 1989, 10 years of progress

٢- تقارير مؤسسة الموانئ ١٩٩٨

٣- لا تتوفر معلومات أحدث عن كفاءة الموانئ الأخرى، كما أن الأرقام المتعلقة بميناء الشويخ هي الكريت قد لا تكون دقيقة جداً

المياه بصورة رئيسية بالإضافة الى توفر المعدات والتكنولوجيا الحديثة في المياه.

جدول رقم (٥-١) كفاءة بعض موانئ الشرق الأوسط

الميناء	الواردات المبردة في لمياه (مليون طن)	عدد الأرصفة المتوفرة للتفريغ	متوسط التفريغ السنوي (مليون طن/رصيف)
العقبة/ الأردن	١١,٧	١٨	٠,٦٥
جدة/ السعودية	١٣,٩	٥١	٠,٢٧٢
ميناء راشد/ الإمارات العربية	٧,١	٣٥	٠,٢٠٢
الإسكندرية/ مصر	٢,٩	٦٢	٠,٠٤٧
مرسيليا/ فرنسا	٤,٢	٢٣	٠,١٨٢
الشويخ/ الكويت	٣,٠	١٨	٠,١٦٦

المصدر: دائرة الأبحاث - المخطوط العربية الوطنية الأردنية ، ١٩٩٧

وكما يتبين من الجدول رقم (٥-١) فإن العقبة تتمتع باحتلالها المركز الاول ضمن موانئ المنطقة من حيث كفاءة التشغيل ممثلة بمتوسط كمية البضائع التي تم تفريغها على الرصيف الواحد لا سيما وأن بعض الموانئ المذكورة في جدول المقارنة تمتلك عدداً أكبر من معدات مناولة البضائع وتستخدم تكنولوجيا متطورة أكثر من تلك المستخدمة في ميناء العقبة حيث تتوفر فيها الإمكانيات الحديثة نسبياً لمناولة البضائع العامة وكذلك بضائع الحاويات. وبصورة عامة يتمتع ميناء العقبة بالمزايا التالية:-

أ- تتركز معظم الصناعات التصديرية في جنوب المملكة بالقرب من ميناء العقبة وأهم هذه الصناعات كما ذكر سابقاً تشمل الفوسفات والبوتاس والإسمنت .

ب- يرتبط ميناء العقبة بمختلف مناطق المملكة وخارجها بشبكة طرق برية بحالة معقولة إلى حد ما حيث تقوم الوزارة المختصة بإجراء الصيانة الدورية للطرق، كما يتم مراقبة الحمولات المعنوية على هذه الطرق بدرجة عالية من الانتظام.

ج- إن ميناء العقبة مملوك بالكامل للحكومة كما أن إدارته وتشغيله تتم أيضا
بجهاز حكومي إلا أن بعض الدراسات يتم إعدادها لتسهيل استثمار القطاع
الخاص في مرافق الميناء.

د- يسكن العقبة حوالي ١٥٠ ألف نسمة فقط كما أن طول الساحل الاردني على
ميناء العقبة لا يزيد عن حوالي ٢٨ كم.

وتركز غالبية سكان المملكة في مدينة عمان (العاصمة) ومدينة الزرقاء
المجاورة لها التي تعتبر المدينة الصناعية الأردنية الأولى حيث تتركز فيها
عدة صناعات خفيفة. كما أن مدينة الزرقاء تعتبر نقطة عبور (ترانزيت)
رئيسية للشاحنات القادمة من العراق محملة بالنفط العراقي، وتلك الشاحنات
المتوجهة إلى العراق محملة بالمنتجات المستوردة للعراق عن طريق ميناء
العقبة . فقد كانت العقبة على مدى السنين ميناء رئيسيا للواردات العراقية
وكذلك لصادرات العراق من النفط الخام والمكرر، فكان يتم نقل النفط
العراقي بواسطة شاحنات الصحاريج البرية حيث يتم تفريغها في ناقلة نفط
كبيرة (Mother Tanker Ship) في العقبة كما يتم نقل هذه البضائع بواسطة
المضخات إلى السفن الأخرى كبضائع مصدرة. ومنذ حرب الخليج توقفت
هذه العملية ومن المتوقع معاودة العمل بها من جديد بعد رفع العقوبات
الاقتصادية المفروضة على العراق من الأمم المتحدة.

هـ- حرت خلال الخمس سنوات الماضية بعض الاتصالات والمفاوضات للتعاون
بين الأردن وسوريا بحيث يتم استخدام الموانئ السورية المطلّة على البحر
المتوسط للواردات والمنتجات القادمة من أمريكا وأوروبا وبالمقابل يتم استخدام
ميناء العقبة للواردات السورية القادمة من الشرق الأقصى وفي الحالتين سيتم
توفير جزء من الرحلات البحرية المارة من قناة السويس وبالتالي توفير

رسوم عبور السفن في قناة السويس وتخفيض كلفة النقل الإجمالية. (إلا أن هذه المباحثات لا تزال في مراحل مبكرة، وسوف يتم التطرق لذلك في الفصل السابع عند الحديث عن النقل متعدد الوسائط.

وعند النظر الى ميناء وحيد في الدولة، يخدم تجارة الدولة بالإضافة لكونه ميناءً رئيسياً وكذلك ميناءً مهماً لتجارة الترانزيت لخدمة الدول المجاورة، فانه ينتظر ان يكون ميناءً تجارياً يمتلك وسائل مناولة حديثة للبضائع.

أما بالنسبة للتسهيلات المتوفرة في الميناء، فتشمل الآتي:-

٥-٦-١ معدات مناولة البضائع وتشمل :-

جدول رقم (٥-٢) معدات مناولة البضائع في ميناء العقبة

النوع	العدد المتوفر	الحمولة بالطن
رافعة جسرية (Gantry Crane)	٢	٤٥-٤٠
رافعة حلويات (Straddle Carrier)	٩	٣٠,٥
حاملة حلويات محملة (Container T/L)	٥	٣٠,٥
حاملة حلويات مفرغة (Empty Container T/L)	١٦	٥٠٣
رافعة أرضية (RT Crane)	٢٧	١٥-١٠
رافعة متحركة (Mobile Crane)	٢	١٢٠-٩٠
رافعة متحركة (Mobile Crane)	٢	٤٥
رافعة متحركة (Mobile Crane)	١٣	٤٥-١٠
رافعة متحركة (Mobile Crane)	٤٦	١٥-٢
رافعة شوكية (Fork Lifts)	٨	٣٥-١٥
رافعة شوكية (Fork Lifts)	٢٣	١٠-٧
رافعة شوكية (Fork Lifts)	١٠٥	٥-١,٥
جرار (Tug Mas)	٢٩	٦٠
جرار (Towing Tractor)	٥٤	٥٠-٢٠
ملحق شاحنة (Trailers)	١٦٠	متعددة

المصدر مؤسسة الموانئ - العقبة ١٩٩٨

وكما يتضح من الجدول رقم (٥-٢)، فانه يتوفر في الميناء معدات كثيرة وملائمة لمناولة البضائع والحاويات بما فيها الروافع ذات الحمولات الكبيرة نسبياً والتي تصل الى ١٢٠ طن. وذلك بما يتلائم مع متطلبات الموانئ الحديثة والتي تستطيع

ان تنافس الموانئ الاخرى لتلبية حاجات النقل متعدد الوسائط بالاستفادة من وسائل التكنولوجيا الحديثة والمتطورة بصورة مستمرة.

٥-٦-٢ الوحدات البحرية وتشمل:-

جدول رقم (٥-٣) الوحدات البحرية لدى مؤسسة الموانئ

العدد	الوحدات
٧	قرب قطر ١٣٠٠-٣٢٠٠ حصان
٤	قرب ارشاد
٧	قرب قطر صغير
٦	قرب حبال Mooring Boat
٣٣	موانئ Lighters حمولة ٢٥٠-٥٠٠ طن

المصدر . مؤسسة الموانئ - العقبة ١٩٩٨

كذلك فانه يتضح من الجدول رقم (٥-٣) توفر القاطرات الكبيرة التي تساعد السفن خلال عمليات الاصطفاف، كما تساعد في حفظ السلامة العامة في الميناء حيث تستخدم لمكافحة الحرائق وكذلك في عمليات الانقاذ، أما بالنسبة للمواعين، فيتم استخدامها في عمليات التفريغ في منطقة المرسى عند عدم توفر الأرصفة أو عندما تتطلب نوعية البضائع ذلك، حيث تتطلب أنظمة مؤسسة الموانئ تفريغ بعض أنواع البضائع في منطقة المرسى.

٥-٦-٣ مساحات التخزين وتشمل:-

جدول رقم (٥-٤) مساحات التخزين في ميناء العقبة

عدد المستودعات	المساحة بالمتر المربع	المادة
٩	٤٦٠٠٠	بضائع تروانزيت
٦	٤١٠٥٠٠ *	فوسفات
١	١٥٩٠٠٠ *	سوامع قمح
٩	٣٤٥٠٠	مساحات تخزين مغطاة
٨	٢٤٥٠٠٠	مساحات تخزين مفتوحة
٣	٢٩٩٠٠٠	مساحات تخزين الحاويات
	٨٣١٠٠	مصفاة بترول
	١٩٠٠٠	المبطقة الحرة
	١٥٠٠٠٠ *	مخازن فوسفات
١	٥٠٠ *	مخازن مبردة

* المسعة التخزينية بالطرق

المصدر . سجلات مؤسسة الموانئ ١٩٩٨

أما بالنسبة للخدمات المصاحبة لصناعة النقل البحري، والتي تعتبر ضرورية لتنشيط هذه الصناعة وتتوفر في العقبة فتشتمل على الشايطات الفنية التالية:-

جدول رقم (٥-٥) الخدمات العبة المصاحبة للنقل البحري في العقبة

النشاط	عدد الشركات
صيانة واصلاح السفن	١١ شركة
تزويد السفن (مستودعات مية)	١١ شركة
تموين السفن بالمواد الغذائية	٤ شركات
أعمال العطف	شركتان
وكالات شركات تزويد عالمية (زيوت، دهانات، معدات سلامة)	٣ شركات

المصدر : تجميع الباحث

وتمتلك اثنتين فقط من شركات الصيانة البحرية ورشا فنية تشتمل على معدات ضرورية لأعمال الصيانة على السفن، أما بقية المؤسسات فتكاد تقتصر على مكتب وهاتف وتعمل على أساس تقاضي عمولة حيث يتم القيام بإجراء العمل فعلياً من قبل إحدى الشركتين اللتين تمتلكين الورش الفنية.

كذلك الحال بالنسبة لتزويد السفن، حيث لا تمتلك هذه الشركات مستودعاتها الخاصة، ويقتصر دورها على جمع طلبات التزويد وترتيب تزويدها من قبل عدة شركات مقابل عمولة محددة تتقاضاها. إلا أنه من الملاحظ أن غالبية شركات الصيانة البحرية وشركات تزويد السفن مملوكة وتدار من قبل أشخاص من ذوي المؤهلات والخبرات البحرية سواء كانوا من المهندسين أو الصباط البحريين. وتعتبر كافة شركات الصيانة والاصلاح والتزويد شركات صغيرة حيث لا يتجاوز رأس مالها أكثر من ١٠٠ ألف دينار للشركة .

وبالرغم أن مياء العقبة يحتوي على معدات حديثة لمناولة البضائع و مكافحة التلوث ، إلا أن ذلك لا يمنع حاجته إلى رفع مستواه بصورة دائمة ، وذلك لمواكبة التطورات التكنولوجية السريعة في صناعة النقل بوسائطه المختلفة، ويتطلب ذلك

استثمارات على مستويات عالمية في اقتصاد لا يزال يعتبر الاستثمار في هذا المجال ليس من ضمن الأولويات المهمة، كما أنه جدير بالذكر أن دور القطاع الخاص لا يزال ضعيفاً ممثلاً بحجم استثماره في هذا المجال وكذلك المستويات الفنية للقطاع الخاص. وقد يكون هنالك تطوراً إيجابياً بهذا الخصوص، حيث تحرى مباحثات بين مستثمرين أردنيين وآخرين من عدة دول وذلك لتأسيس ورشة متطورة تعمل على أسس تجارية وبرأس مال قد يصل إلى خمسة ملايين دولار أمريكي، وتقدم خدمات الصيانة والإصلاح البحرية والحاويات وكذلك الأعمال الصناعية ومن المتوقع أن تساعد هذه الورشة على توفير فرص عمل للأردنيين وكذلك تحقيق أرباح نتيجة لعملها على أسس تجارية بالإضافة إلى نقل التكنولوجيا والمعرفة في هذا المجال.

ونظراً لانحراف موقع العقبة الجغرافي عن خط الملاحة الرئيسي، وقصر طول الساحل الأردني على خليج العقبة، وعدم توفر الامكانيات الفنية اللازمة، وتوفر موانئ منافسة في البحر الأحمر على خط الملاحة الرئيسي، وحفاظاً على البيئة البحرية حيث تعتبر منطقة العقبة من أفضل المناطق البحرية في العالم من حيث توفر الكائنات البحرية المتميزة لكل هذه الأسباب، فإنه قد لا يكون من المتوقع الاستثمار لإنشاء أحواض جافة لصيانة وإصلاح وبناء السفن في العقبة بحيث تتمكن من المنافسة في المستويات العالمية من حيث الانتاجية العالمية والكفاءة العالية.

ونظراً للموقع الجغرافي لميناء العقبة، وبعدها عن مصفاة البترول الواقعة في مدينة الزرقاء شمال المملكة، فإن فرصة تزويد السفن في الميناء بالوقود ليست ملائمة بأسعار يمكن أن تنافس بها الموانئ المجاورة، وتجرى حالياً بعض الاتصالات لتأسيس محطة لتزويد السفن في الوقود وذلك بالتعاون مع إحدى شركات التزويد العالمية ومصفاة البترول الأردنية وبعض الجهات الأخرى.

كما ذكر سابقاً، يتوزع سكان المملكة في الوسط والشمال، حيث يتركز معظم السكان بكثافة عالية في العاصمة عمان، وقد أدى ذلك إلى اجتذاب كافة النشاطات البحرية وتلك المصاحبة لها لتفتح مكاتبها الرئيسية فيها. أما بالنسبة إلى العقبة، فقد احتكطت بمكاتب تمثيل صغيرة عرفت بمكاتب التشغيل (Operations Offices)، ويشمل ذلك شركات النقل البحري، شركات إدارة السفن، نقابة وكلاء الملاحة، البنوك، شركات التأمين، هيئات التصنيف.

وتخدم الصناعات الأردنية السوق الاستهلاكي المحلي بصورة رئيسية، إلا أن بعض منتجات هذه الصناعات يتم تصديرها إلى الدول المجاورة ويشمل ذلك الحديد المصنع والمنتجات الغذائية، هذا بالإضافة إلى صادرات الأردن الرئيسية من الفوسفات والبوتاس ومشتقاتها والتي يتم إنتاجها في الجزء الجنوبي من المملكة حيث يقع منجم فوسفات الحسا على مسافة ١٥٠ كيلو متراً شمال مدينة العقبة، كما أن منجم الشيدبة القريب من منجم الحسا تريد أهميته يوماً بعد يوم نظراً لازدياد كميات الانتاج المستخرج والتي لا تزال في بداية مراحلها.

ويتم تصدير مادة الفوسفات ومشتقاتها من أماكن إنتاجها إلى العقبة كميناء تصدير عن طريق خطوط سكة الحديد، حيث تستخدم مؤسسة سكة حديد العقبة بصورة رئيسية لهذا العرص. أما بالنسبة لمادة البوتاس ومشتقاتها، فيتم إنتاجها في منطقة البحر الميت الواقعة على بعد ٢٠٠ كيلو متر شمال مدينة العقبة حيث يتم تصديرها.

أما بالنسبة لبضائع الترانزيت الواردة والصادرة عبر ميناء العقبة فبلغت حوالي ٢٤% و ٨,٦% من مجموع الواردات والصادرات عبر ميناء العقبة على التوالي^(١). وتمثل معظم الواردات من بضائع الترانزيت بضائع متجهة إلى

1 Exports-Imports Traffic via Aqaba Port during 1994, 1995 Port Authority Report, December 1996, (English)

العراق حيث يتم نقلها من العقبة إلى وجهتها النهائية في العراق عن طريق البر، ويمثل ذلك انخفاضا كبيرا في حجم بضائع الترانزيت الموجهة للعراق عبر ميناء العقبة حيث بلغت أكثر من ٧٠% من حجم البضائع المفرغة في ميناء العقبة قبل حرب الخليج الثانية مقارنة بـ ٢٤% كما هو وارد أعلاه.

واقتصرت حركة البضائع إلى العراق خلال الفترة من ١٩٩٥-٢٠٠٠ على المواد الغذائية والأدوية التي تحصل على موافقة الأمم المتحدة. وعليه فإن المحصلة النهائية لهذه المعطيات هو انخفاض كبير في حجم البضائع التي تنقلها شركة الخطوط البحرية الوطنية الأردنية والتي تعتبر الناقل البحري الرئيسي للبضائع من شمال أوروبا والمملكة المتحدة إلى ميناء العقبة، حيث كانت هذه الشركة تعتمد بصورة كبيرة على البضائع العراقية المستوردة عبر ميناء العقبة. كما أن ميناء العقبة بشكل عام قد تأثر بصورة سلبية كبيرة نتيجة لانخفاض البضائع العراقية المستوردة عبر هذا الميناء.

بالإضافة إلى ذلك، فقد تقلص استخدام أسطول الشاحنات البرية بصورة كاملة نظرا لانخفاض حجم البضائع المنقولة للعراق عبر ميناء العقبة وقد ترتب على ذلك أيضا زيادة نسبة البطالة بين سائقي هذه الشاحنات والخدمات المصاحبة لها مثل ورش الصيانة وقطع العيار.

ويعزى سبب انخفاض بضائع الترانزيت الصادرة إلى أن الدول المجاورة وهي دول مصدرة للنفط بالدرجة الأولى، وإن معظم صادراتها تتم عن طريق موانئها الخاصة بها وليس عن طريق العقبة ويستثنى من ذلك العراق حيث كان يتم تصدير بعض النفط العراقي عن طريق ميناء العقبة وذلك بتواجد ناقلات نفط عملاقة تصل حمولتها إلى أكثر من ٣٠٠ ألف طن استخضمت كناقلات أم (Mother Ship) يتم

شحنها بالنفط العراقي القادم للعقبة بواسطة صهاريج النفط البرية ، ومن الناقلات الام يتم التصدير الى الناقلات الأخرى. وقد توقفت هذه العملية منذ عام ١٩٩٠ بسبب أزمة الخليج الثانية ، ونتيجة لذلك، فان النسبة الأكبر من أسطول الصهاريج البرية قد توقفت عن العمل بينما اقتصر عمل الجزء الآخر منه على نقل النفط العراقي للأردن بغرض استهلاكه محليا ومما هو جدير بالذكر أن هذا الترتيب يتم بمعرفة وموافقة الأمم المتحدة.

ونظرا للدور التجاري والاقتصادي الذي تلعبه الموانئ في كافة الدول، فإنه من الضروري تعيين موظفي الادارات العليا منها بناء على الكفاءة والخبرة والنزاهة.

ومن وجهة نظر سياسية فإنه ونظرا لوجود صراع عربي إسرائيلي لفترة طويلة وموقع العقبة الجغرافي ، فقد زاد ذلك من أهمية العقبة السياسية.

إن اعتبار النقل البحري عامل مهم لتطوير الاقتصاد ليس جديداً، فقد رأى آدم سميث، إن النقل البحري هو من أهم دعائم التطور الاقتصادي. ومن الطبيعي القول أنه بدون موانئ بحرية لا يمكن وجود نقل بحري، وعليه فإن دور الموانئ في اقتصاديات الدول يصبح واضحاً أن هذا الدور يتضاعف لعدة مرات عند النظر إلى ميناء العقبة، الميناء البحري الوحيد في الدولة.

ولمواكبة التطورات السريعة في قطاعات النقل المختلفة وحتى يتمكن العقبة من القيام بدور محوري، فقد بوشر بإجراء الدراسات اللازمة لتحويل ميناء العقبة الى منطقة صناعية حرة وذلك بالاستفادة من تحارب بعض الموانئ العربية الأخرى مثل جبل علي في الامارات العربية المتحدة ، حيث تقرر اعسار العقبة منطقة اقتصادية حرة اعتباراً من ٢٠٠١/١/١ كما سيرد ذكر ذلك في الفصل السابع.

٧-٥ الحالة الفنية للأسطول الأردني

سنتناول في الصفحات التالية بالعرض والمناقشة حالة الأسطول التجاري الأردني سواء السفن التي ترفع العلم الأردني أو تلك التي ترفع أعلام دول أخرى.

فبالنسبة للأسطول التجاري الأردني يلاحظ أن متوسط عمر السفن التي ترفع العلم الأردني وغير الأردني يزيد عن عشر سنوات خلال فترة تشغيلها. ويوضح الجدول التالي تفاصيل السفن الأردنية المملوكة أو المشغلة خلال العشر سنوات الماضية (من عام ١٩٨٨ وحتى ١٩٩٨).

جدول رقم (٥-٦) الأسطول الأردني

اسم السفينة	النوع	الحمولة المائكة (طن)	سنة الصنع
الأردني	ناقلة بقط	٩٧٠٠٠	١٩٧٠
الحصا	بصائع سائبة	١٥٧٨٦	١٩٨١
الأردن I	متعددة الأغراض	١٦٣٧١	١٩٨٠
الضافي	بصائع سائبة	١٧٦٠٥	١٩٨٠
مستيف II	متعددة الأغراض	١٣٨٠٠	١٩٧١
فيلادلفيا	بصائع سائبة	٣٤١١٤	١٩٦٧
الأردن II	متعددة الأغراض	١٥٠٠٠	١٩٨٨
مأرب	حاويات	٢٢٧٩	١٩٧٨
ياسمين III	تحرية	٤٤٧٠	١٩٦٧
الأردن I	متعددة الأغراض	١٥٢٧١	١٩٨٠
حطير	بصائع سائبة	٢٢٠٠٠	١٩٧١
الكرامة	بصائع سائبة	٢٢٠٠٠	١٩٧١
الجسر ١	قارب سريع	٨٦٥	١٩٩٤
جمي	عبارة	٤٩٦	١٩٦٨
بور ١	عبارة	٢٢٠٠	١٩٦٩
كونكورد	عبارة	٢٣٧٣	١٩٧٠
ياسمين III	تحرية	٤٤٧٠	١٩٦٨
روان ١	تحرية	٢٥٦٠	١٩٧٩
سمرا	متعددة الأغراض	٨٣٣٤	١٩٧٦
مأرب	حاويات	٢٢٧٩	١٩٧٨
يوسف	بصائع مبردة	١٦٧٢	١٩٦٧
ريكريا	بصائع مبردة	١٦٧٢	١٩٦٧
يحيى	بصائع مبردة	١٢٠٠	١٩٧٠
صعد	سفينة مواشي	١٥٢١	١٩٧٠
مسم	سفينة مواشي	١١٠٠	١٩٥٦
بدر	سفينة مواشي	٢٢٠٠	١٩٦١
بدر II	سفينة مواشي	١٧٠٠	١٩٦٩

المصدر : سجلات الشركة الدولية لإدارة السفن ١٩٩٩

يتبين من الجدول رقم (٥-٦) عدم وجود نمط محدد للأسطول الاردني حيث لا يشكل أي نوع من السفن أغلبية مطلقة ، الا أنه من الواضح ان غالبية السفن تتميز بعمر يتراوح بين ١٥-٢٠ سنة بل ان بعضها يزيد عن هذا العمر بكثير.

ويشار الى أن تعدد أنواع وأعمار السفن قد أكسب مالكي/ مدراء/ مشغلي هذه السفن خبرة فية كبيرة وقد أنمّرت هذه الخبرة المتميزة بحيث أصبحت كافة السفن الاردنية (سواء التي ترفع العلم الاردني أو غيره) تدار ويتم تشغيلها من قبل الكوادر الاردنية، كما أن أكثر من ٩٥% من الطواقم البحرية العاملة على ظهر السفن هي من الجنسية الاردنية. وفي هذا الصدد فإنه لا بد من الإشارة إلى أن تشغيل الكوادر الاردنية لم يسبب أية زيادة في التكلفة التشغيلية للسفن بل أمكن المحافظة عليها لهذه السفن ضمن الحدود المنافسة للسوق العالمي دون التضحية بالمستوى الفني و إنتاجية السفن.

ان معظم العاملين على ظهر السفن الاردنية وكذلك في إدارة الشركات البحرية هم من خريجي الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري/ الاسكندرية التابعة لجامعة الدول العربية، حيث بلغ عدد الدارسين الاردنيين ممن حصلوا على درجات علمية أو شهادات تأهيلية أو حضروا دورات دراسية أو تدريبية حوالي ٨٠٠٠ دارس منذ تأسيس الاكاديمية عام ١٩٧٢ وحتى عام ١٩٩٦ وهي أعلى نسبة بين حرجي الاكاديمية بعد جمهورية مصر العربية^(١).

ونظرا لعدم وجود معاهد بحرية متخصصة في الاردن، فإنه قد حسرت اتصالات لفتح فرع للاكاديمية العربية في الاردن حيث تنص المادة الثانية من ميثاق تأسيس الاكاديمية على إمكانية فتح فروع لها في الدول الأعضاء. إلا أن هذه الاتصالات لا تزال في مرحلة مبكرة جداً.

(١) احصائيات الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، ١٩٩٧

وإذا ما نظرنا إلى الأسطول الأردني من حيث قيمة وحداته، فإنه يلاحظ أنه نظراً لشح الموارد المالية فإن الأسطول الأردني لم يصمم سفن حديثة تـمـم بناؤها خصيصاً لشركة أردنية (New Building) ، كما أنه بهذا الصدد لا بد من الإشارة إلى أن التسهيلات المالية التي تقدم على مستوى الحكومات غالباً ما تتم لتشجيع بناء السفن الجديدة في الدول المانحة للتسهيلات ، ومن النادر الحصول على تسهيلات من دول لتمويل شراء سفن مستعملة.

وبناء على ما تقدم وحيث أن النقل البحري لا يزال يمثل مركزاً متأخراً ضمن أولويات الاقتصاد الأردني ، فإنه من المؤكد أن الخيار الوحيد أمام الاستثمار في النقل البحري هو في شراء سفن مستعملة وقديمة نسبياً. فحتى فترة حديثة نسبياً لم يكن للحكومة دور في قطاع النقل البحري. ففي عـسـام ١٩٩٥ وافقت الحكومة الأردنية على قيام البنك الإسلامي للتنمية في جدة بالمملكة العربية السعودية بتمويل شراء سفينة مستعملة من نوع متعددة الأغراض لشركة الخطوط البحرية الوطنية الأردنية ، ولم تشكل موافقة الحكومة على هذا القرض التزاماً أو ضماناً للقرض بل اقتصر على كونها دعماً إدارياً.

وحتى فترة قريبة فقد كان القطاع الخاص ممثلاً بملك السفن في الأردن يتجه نحو تسجيل السفن في إحدى الموانئ تحت ما يسمى بعلم الملائمة أو المصلحة (Flag of Convenience) وذلك لسهولة إجراءات التسجيل من جهة وكذلك الإجراءات الضريبية من جهة أخرى ، مقابل بعض التعقيدات التي كان يواجهها المستثمرون خلال إجراءات تسجيل السفن تحت العلم الأردني بالإضافة إلى الصعوبات الأخرى مع دائرة ضريبة الدخل^(١) إلا أن بعض التسهيلات قد تم تقديمها سواء من حيث تبسيط إجراءات تسجيل السفن فلم يعد يطلب بيان جمركي

١. ملحق الأسواق الأسبوعي (النقل البحري في الأردن) ٣/٣١ - ١٩٩٢/٤/٦ رقم ٥٥ و ٥٦ المجلد رقم ٢

ضمن وثائق تسجيل السفينة أو بالنسبة للضرائب حيث يمكن تسجيل الشركات المالكة للسفن في المناطق الحرة الأردنية وبالتالي فإنها تتمتع بإعفاء ضريبي.

وقد استفادت شركة الخطوط البحرية الوطنية الأردنية من إتفاقية الشراكة التي عقدها مع شركة جسن النرويجية واستمرت منذ عام ١٩٨٣ حتى عام ١٩٩٠. تمكنت خلالها الشركة الأردنية من نقل الكثير من أساليب المعرفة (Know How) والإدارة البحرية في مختلف التخصصات الفرعية لاسيما في مجال إدارة الاساطيل، حيث استطاعت الشركة الاعتماد على كواهرها الوطنية في إدارة أسطول الشركة بمستويات فنية مقبولة عالمياً ، مما رفع من مستوى الأداء وبالتالي زيادة مستوى الربحية. إضافة إلى ذلك ، ففي الخطوط الملاحية المنتظمة فإن تخفيض مدة الرحلة الكاملة إلى مستويات معقولة هو زيادة في كفاءة الأداء، كما أنه يعتبر مؤشراً إلى إمكانية تحقيق ربحية أفضل .

وحيث أن الميناء البحري لا يعمل بكفاءة إلا إذا كان مرتبطاً بالداخل بطرق ووسائل مواصلات تعمل على تزويده بالسلع المختلفة كما تؤدي إلى سهولة سحب الواردات في سر وسرعة وكفاءة، وحيث أن من لاعتبارات الفنية الواجب أخذها بعين الاعتبار هو النقل البري من حيث البنية التحتية والمستوى الفني لهذا القطاع حيث يعتبر بحالة جيدة وأمنة مع عمليات تحسين وتطوير مستمرة. ونظراً لكثرة إستعمالها ، فقد عانى الطريق الرئيسي المؤدي من ميناء العقبة إلى مختلف المناطق من كثرة الأضرار الناجمة عن زيادة بعض الشاحنات في حمولتها المحورية (Axial Load) عن تلك المسموح بها ، وذلك بالرغم من المحاولات المستمرة للرقابة الصارمة بهذا الخصوص ، وقد وضعت الحكومة حظاً كثيرة وبدأت بتعزيزه وذلك من أجل صيانة وتطوير الطريق الرئيسي الذي يربط العقبة بالعاصمة عمان ليبقى في حالة فنية توفر الوسائل المطلوبة لقيادة آمنة على

الطرق. فقد تم استخدام هذا الطريق بكثافة غزيرة قبل حرب الخليج الثانية لتقل البضائع العراقية المستوردة عن طريق ميناء العقبة والتي بلغت حوالي ٧٠ % من مجموع البضائع الواردة للميناء كما ذكر سابقاً .

أما بالنسبة للطريق التي تربط بين عمان والحدود العراقية فتعتبر طريق آمنة حيث يتم صيانتها باستمرار الأمر الذي يعتبر عاملاً إيجابياً لخدمة النقل البحري من حيث تسهيل حركة البضائع إلى مقاصدها النهائية سواء داخل المملكة أو خارجها. كما أنه يعتبر عاملاً إيجابياً من حيث مساعدة ذلك على عدم إرهاب السفن إنتظاراً لدخول الميناء وبالتالي تجنب مشكلة ازدحامها خارج الميناء.

وتمثل كل من شركة الخطوط البحرية الوطنية الاردنية وشركة السلام الدولية للنقل والتجارة والشركة الدولية لإدارة السفن قطاع النقل البحري الاردني في المملكة من حيث الملكية والتشغيل والإدارة ، وقد إستثمرت هذه الشركات في إدخال الانظمة المتطورة لكافة نشاطات النقل البحري لاسيما:-

- بنك معلومات رئيسي .
- حسابات رحلات السفن .
- حسابات المصاريف الجارية للسفن .
- الحسابات الختامية والموازنات التقديرية للشركات .
- نظام الطواقم البحرية .
- التقارير الفية والمالية والإدارية الاخرى .

حيث تساعد مثل هذه المعلومات عند توفرها على اتخاذ القرارات الصحيحة في الوقت المناسب وبالتالي رفع كفاءة العمل .

لا تنحصر نشاطات النقل البحري في مجال أو منطقة جغرافية واحدة ضيقة، وتغرض هذه الميزة على هذا القطاع ضرورة العمل من خلال نظام اتصالات فعال تتصل من خلاله بالمحيط الخارجي المرتبط بهذه الصناعة مما يسهل كذلك على الإدارة للقيام بواجباتها. ففي شركات النقل البحري، يتسم الاتصال عن بعد بالمناطق الجغرافية المختلفة حيث البيئة والوقت مختلفين، كما أن الاتصال بالسفن يشكل أحياناً صعوبة خاصة، سواء للتدخل من جهات متعددة، أو بسبب الأحوال الجوية أو غيرها.

ويتمتع الأردن بشبكة حديثة من وسائل الاتصالات تضاهي في مستوى خدماتها تلك المتوفرة في أوروبا العربية، حيث يتوفر إمكانيات الاتصالات المباشرة سواء على المستوى المحلي أو الدولي من كافة مناطق المملكة التجارية، كما أن خدمة الهواتف المتنقلة والبريد الإلكتروني والانترنت تعتبر ميزة أخرى إضافية لا تتوفر في كثير من الدول النامية. ومما لا شك فيه أن هذه التسهيلات تساعد على نجاح كافة النشاطات الصناعية والتجارية بما فيها النقل البحري.

وتلبية لحاجة التجارة العالمية، فإن البضائع تنتقل من مكان إلى مكان آخر، بواسطة السفن وهي الوسائل الأكثر ملائمة في معظم الحالات لنقل البضائع من ميناء أو أكثر في دولة أو أكثر إلى ميناء أو أكثر في دولة أو دول أخرى. وتقدر قيمة السفن نفسها بملايين الدولارات، كما تقوم بنقل بضائع تبلغ قيمتها ملايين الدولارات أيضاً، إلا أن قيمة حياة طاقم السفينة تفوق بكثير قيمة كل من السفينة والبضائع المحمولة عليها، وعليه فإنه يصبح من الأهمية أن تحافظ السفن على حد أدنى من المستوى الفني الذي يضمن ملائمة السفينة للإبحار (Sea worthiness of the ship) الأمر الذي يعتبر عاملاً مهماً لسلامة السفينة، والبضائع، الطاقم، وكذلك البيئة.

وعلى مستوى عالمي، فإن المنظمة البحرية العالمية (International Maritime Organization) تلعب دوراً مهماً لوضع قواعد دولية ومتعارف عليها وتعنى بالسلامة البحرية وكذلك منع التلوث البحري من السفن. وتأمل المنظمة أن يتم تطبيق شعارها المعروف "تحسين نقل بحري آمن ومحيطات نظيفة" "Safer Shipping and Cleaner Oceans" وذلك من خلال وضع الاتفاقيات المختلفة بهذا الخصوص وإدخالها حيز التنفيذ.

أما على المستوى الوطني فإن التشريعات المتعلقة بالنقل البحري لكل دولة، هي من أهم العوامل الواجب أخذها بعين الاعتبار، ولها تبرز أهمية انضمام الدول للاتفاقيات الدولية البحرية الصادرة عن المنظمة البحرية العالمية I M O.

ولا بد من الإشارة إلى الأهمية الكبيرة للانضمام إلى الاتفاقيات الأخرى المتعلقة بصناعة النقل البحري والصادرة عن المنظمة البحرية العالمية وما يترتب على ذلك من ضرورة تعديل التشريعات والقوانين والأنظمة المحلية، وقد يكون هذا المتطلب هو العائق الرئيسي لانضمام الأردن إلى معظم الاتفاقيات الدولية. وتقوم حالياً مؤسسة الموانئ بمهمة التفتيش على السفن سواء الأردنية أو الأجنبية التي تزور ميناء العقبة (Port State Control)، وتعتبر المؤسسة اتفاقيات المنظمة البحرية العالمية كمرشد لأسس التفتيش دون أن يكون لهذا التفتيش أية مرجعية ضمن قوانين أو تشريعات محلية.

وضمن المفهوم الفني، فإن لمؤسسة الموانئ دور كبير، حيث أنها تمثل الجهة الحكومية التي تقوم بأعمال التفتيش البحري في المملكة، كما هو وارد أعلاه ونظراً لغياب التشريعات المحلية التي تضبط مستويات التفتيش البحري الفني على السفن، فإنه من الضروري رفع مستوى التفتيش ليتواءم مع التطور التكنولوجي

السريع في صناعة النقل البحري بصورة عامة، وبالتحديد صناعة وإصلاح السفن، وكذلك للمساهمة للمحافظة على السلامة البحرية للأسطول العالمي ضمن مستويات مقبولة.

ومن وجهة نظر إدارية، فإنه من الضروري الإشارة إلى أهمية الدور الذي تقوم به الجهات المسؤولة عن إدارة السفن و تطعيمها، وفي هذا المجال فإن الاردن يأتي في مقدمة الدول العربية التي تمكنت من توفير كوادر بحرية مؤهلة ليس فقط لخدمة الاردن بل لمعظم دول الخليج العربي .

أما على المستوى الإداري، فتقوم الشركات البحرية المختلفة بوضع خطط قصيرة وأخرى طويلة المدى لتدريب الموظفين مع التركيز على الجوانب الفنية لهذا القطاع، وقد تعاونت شركة الخطوط البحرية الوطنية الاردنية مع كل من وزارة التخطيط وبرنامج الأمم المتحدة للتنمية (UNDP) وبعض المؤسسات الأخرى، كما تعاونت الشركة الدولية لإدارة السفن مع هيئة اللويدز لتصنيف السفن (Lloyds Register) لتوفير بعثات دراسية وتدريبية لبعض الموظفين المؤهلين للدراسة في الجامعة البحرية العالمية (World Maritime University) في مدينة مالمو بالسويد والتابعة للمنظمة البحرية العالمية وكذلك في مؤسسات تعليمية في دول أوروبية مختلفة مثل النرويج، بريطانيا و ألمانيا وقد تمكن موظفو هذه الشركات من إكمال دراستهم والحصول على درجات علمية في تخصصاتهم البحرية المختلفة.

كما أن للمشاركة في الدورات التدريبية والدورات وكذلك التدريب العملي في مواقع العمل (On-The -Job - Training) في شركات زبيلة أو مؤسسات متخصصة أهمية كبرى ، إلا أنه من الضروري أن تهتم الإدارات العليا بصورة عامة

بحضور المؤتمرات والندوات المتخصصة على مستوى دولي، وذلك للاطلاع على آخر التطورات في هذه الصناعة.

وللسياسة تأثير كبير على الحوافز القوية لصناعة النقل البحري ، فقد تميزت فترة الحرب العراقية - الايرانية مثلا بكونها فترة ازدهار لميناء العقبة الذي يعتبر ميناء " رئيسي" لاستيراد البضائع العراقية القادمة من أوروبا وأمريكا ، حيث كان على السفن الانتظار لفترات ليس بالقصيرة من شدة ازدحام الميناء ، ولمواكبة هذا الازدحام كان على الميناء أن يتزود بالمعدات اللازمة لزيادة كفاءته من حيث النوعية والكمية ، وقد شمل ذلك الروافع و الأرصفة العائمة وغيرها كما ظهرت خدمات إصلاح السفن خلال تلك الفترة لتلبية حاجات السفن التي تزور ميناء العقبة.

وبسبب تأثيرات مiasية فقد تأثر ميناء العقبة ولكن بصورة سلبية نتيجة لحرب الخليج الثانية. فقد امتنع أغلب ملاك السفن عن إرسال السفن إلى العقبة بسبب التأخير المرجح على مدخل خليج العقبة، لضرورة تعرض السفن إلى التفتيش من قبل قوات التفتيش التابعة لهيئة الأمم المتحدة، بالإضافة إلى الأقساط الإضافية التي فرضتها شركات التأمين و أندية الحماية والتعويض على السفن المتجهة عبر خليج العقبة. ونظرا لانخفاض أعداد هذه السفن فقد تلاشى سوق إصلاح السفن في العقبة خلال هذه الفترة.

وكما ذكر سابقا فقد تميز الاردن حتى عام ١٩٨٨ بوجود اقتصاد قوي ومتزن ، الأمر الذي خلق مناخا اقتصاديا ملائما للاستثمار في النقل البحري . إلا أن سوق النقل البحري الاردني لم يستفد من هذا الوضع ولو بنسب متواضعة لا سيما في شراء السفن الجديدة (New Building). فقد بدأ الاستثمار في تملك السفن في الاردن في نهاية السبعينات، وذلك بشراء سفن قديمة وذات مستوى فني منخفض حسب المتطلبات العالمية ، وفي بداية الثمانينات تميز الاستثمار في تملك السفن

بتوجيه نحو سفن مستعملة أيضاً ولكن أكثر حداثة، مما عكس تطوراً ورفعا لمستوى السفن في المملكة. وكما هو ملاحظ فإن الاسطول البحري الاردني كان دائما مكونا من سفن مستعملة وذلك لعدم توفر وسائل لتمويل شراء سفن جديدة، فاقصر شراء السفن التي ترفع العلم الاردني على سفن مستعملة، ومن الجدير بالملاحظة في هذا الصدد أن تكلفة تشغيل هذه السفن المستعملة أعلى من كلفة تشغيل السفن الحديثة المشابهة لها من حيث الحمولة والنوع وخط التشغيل.

ولأغراض المقارنة نذكر بأن المصاريف الحاربية السنوية لسفينة متعددة الأغراض ترفع العلم الأردني وبطاقم أردني ويبلغ عمرها حوالي ١٥ سنة تبلغ أقل من مليون دولار، ويعتبر هذا الرقم منافسا شديدا لسفن ترفع العلم الأوروبي، ويعود السبب الرئيسي لانخفاضه هو انخفاض كلفة الطاقم الأردني مقارنة بالطواقم الأوروبية الغربية والشرقية وحتى طواقم جنوب شرق آسيا والشرق الأقصى والتي تعرف بأنها دول مصدرة للعمالة البحرية. كما أنه من الجدير بالذكر أن المستوى الفني للأسطول البحري التجاري الأردني نافس المستوى الأوروبي من حيث تليته للمتطلبات الدولية لا سيما المتعلقة بالسلامة البحرية ومنع التلوث.

أن النظر إلى تفاصيل مصاريف السفن يشير إلى أن الإصلاحات التي يتم إجراؤها للسفن خارج الدولة التي ترفع علمها وكذلك المواد التي يتم تزويد هذه السفن بها سواء كانت مواد تموينية أو قطع غيار أو مخازن أو غيرها من الخدمات في مختلف الموانئ، تشكل فقدا للعبة الصعبة من الدولة وتزداد هذه المصاريف بازدياد عمر السفن. من ناحية أخرى فإن الاستثمار في شراء سفن مستعملة يوفر فرص عمل أكثر للطواقم البحرية الأردنية مقارنة بعدد الفرص الممكن توفيرها على سفن حديثة، وذلك بسبب التصميم الحديث للسفن والذي يعتمد على استخدام عدد أقل من أفراد الطاقم. وبهذا المصمون تحذر الإشارة إلى أن أعداد الطواقم

العاملة على السفن الأردنية يزيد عن الحد الأدنى المطلوب حسب شهادات السفينة "Safe Manning Certificate".

وتتميز السفن القديمة بصورة عامة بصعوبة إدارتها، حيث تتعرض لمشاكل وأعطال غير متوقعة ولكن متكررة، الأمر الذي يحكم ضرورة وجود إدارة مؤهلة للعناية بهذه السفن، وقد تمكنت الشركات البحرية الأردنية من تأهيل وتوظيف وتدريب فريق من الموظفين المختصين لإدارة السفن بمؤهلات أكاديمية عالية و خبرات تدريبية وعملية متميزة.

٥-٨ العوامل التنظيمية في صناعة النقل البحري بالأردن:

قد يختلف الهيكل التنظيمي لشركات الملاحة للقطاع العام (المساهمة العامة) عنه لشركات القطاع الخاص. إلا أنه بصورة عامة فإن الهيكل العام في كلتا الحالتين يعتمد على التعاون وعمل الفريق الواحد Team Work لمختلف الدوائر في المؤسسة، ففي الشركات المساهمة العامة يتكون الهيكل التنظيمي من مجلس إدارة ومدير عام ومديري دوائر والموظفين والأمر بصورة عامة لا يختلف في الشركات المساهمة العامة أو الشركات المساهمة الخاصة فيما عدا صلاحيات اتخاذ القرارات حيث يتم اتخاذ القرارات الرئيسية في الشركات المساهمة الخاصة من قبل مالك الشركة الذي عادة ما يكون المدير التنفيذي لها، أما بالنسبة لتركيب الدوائر المختلفة في شركات القطاع الخاص، فقد لا يختلف كثيراً عنه في الشركات المساهمة العامة مع ملاحظة وجود بعض المرونة في اتخاذ القرارات المتعلقة بالعمل اليومي.

أما بالنسبة للهيكل العام لقطاع النقل البحري في المملكة، فإنه يشمل على المؤسسات التالية:-

- وزارة النقل ممثلة بمديرية النقل البحري.
 - مؤسسة الموانئ- العقبة.
 - نقابة وكلاء الملاحة.
 - الشركات المالكة والمديرة والمشغلة للسفن.
 - المؤسسات الأخرى المرتبطة بصناعة النقل البحري مثل:
- البنوك، شركات التحليص، شركات التأمين ، شركات الصيانة، شركات المعاينة وهينات التصنيف وغيرها من المؤسسات الخاصة.

وبصورة عامة فإن الاتجاه يميل نحو الخصخصة Privatization في قطاع النقل ليتلائم ذلك مع نظام السوق الحر Free Market وذلك ضمن خطة زمنية محددة. وبصورة خاصة فإن الحكومة تتفضل الانسحاب الكامل من قطاع النقل البحري.

وقد فسر الدعم الإداري لهذا القطاع على أن يشمل تحديث التشريعات الوطنية وذلك لحذب المستثمرين الاردنيين والأجانب للاستثمار في قطاع النقل البحري والصناعات المصاحبة لهذا القطاع^(١).

ونظراً لخصوصية صناعة قطاع النقل البحري من حيث كونها صناعة متخصصة جداً وارتفاع نسبة المخاطرة فيها وكذلك ارتفاع رأس المال اللازم، فإن كسل ذلك يتطلب ان تعتمد شركات النقل البحري على فريق من المتخصصين وليس المتكربين، مما سيساعدها على تخفيض نفقاتها وبالتالي المنافسة مع الغير في سوق مفتوح وشديد التنافس.

١ أكد المهندس سمير فحوار - وزير النقل خلال اجتماعه بكارن شركة الخطوط البحرية الوطنية الأردنية في ١٩٩٥/٨/٢٨ بأن الحكومة ستوفر الدعم الإداري للناقل البحري الوطني (الشركات التي ترفع العلم الأردني) إلا أن أي دعم مادي مباشر قد لا يكون ممكناً.

٥-٩ الجانب الإداري في النقل البحري الاردني:

منذ أن واجهت المملكة التغييرات الاقتصادية في عام ١٩٨٨ ، كان من الضروري حصول بعض التغييرات الرئيسية للقوى العاملة ، لا سيما فيما يتعلق بدور الإدارة في عملية اتخاذ القرارات. ففي ذلك العام ، واجهت المملكة مصاعب اقتصادية رئيسية / كما فقد الدينار الاردني حوالي ٥٠% من قيمته أمام العملات الأخرى.

وقد تم تهيئة المهارات الإدارية المتوفرة في المملكة للتعامل مع هذا السوق ، ففي قطاع النقل البحري والصناعات المصاحبة لهذا القطاع ، يلاحظ ان حوالي ٨٠% ممن يشغلون الوظائف الإدارية العليا ، هم ممن تلقوا تعليماً أو تدريباً متخصصاً في أوروبا الغربية.

ويمكن توجيه بعض الملاحظات على الجوانب الإدارية لقطاع النقل البحري في الاردن:-

أولاً : الشركات المشتركة (Joint Ventures)

تعتبر الشركات المشتركة Joint Ventures من أهم وسائل نقل التكنولوجيا والمعرفة know-how، وقد استفادت الإدارات البحرية المختلفة في الاردن من الكثير من هذه الشراكات التي تم عقدها مع مؤسسات متخصصة في أوروبا بالذات بما في ذلك فتح فروع للشركات في بعض الموانئ الأوروبية. وبالتحديد، فقد استفادت الخطوط البحرية الوطنية الاردنية من اتفاقياتها مع شركة جيسن النرويجية في عدة تخصصات ضمن صناعة النقل البحري لا سيما في مجال إدارة السفن Ship Management وكذلك أعمال الوساطة البحرية Chartering Brokerage.

وتساعد الشركات المشتركة Joint Venture على جذب اهتمام الجهات الدولية المهمة في النقل البحري للاستثمار في هذا المجال في المملكة. ومما لا شك فيه ان لهذه الاتفاقيات آثار اقتصادية على الدولة بالإضافة إلى زيادة الكفاءة التشغيلية، كما قد يؤدي ذلك إلى الاستثمار في سفن وتكنولوجيا حديثة حيث يساعد ذلك على تحسين فرص التنافس مع الدول الأخرى. ومما هو جدير بالذكر ان التنافس الخارجي لخدمة خطوط أخرى Cross Trades يشكل تحدياً اقتصادياً فمثل هذا التنافس يتطلب العمل على نفس المستويات والأسس العالمية وبالتالي رفع مستوى أداء النقل البحري الأردني.

ثانياً : التدريب

يعتبر تدريب وتأهيل الموظفين من أهم مسؤوليات الإدارة المختلفة سواء لرفع مستوى الأداء أو لنقل المعرفة في مجال معين.

ولتحقيق المزيد من نقل المعرفة قامت شركة الخطوط البحرية الوطنية الأردنية في شهر أكتوبر ١٩٩٣ بتعيين وكيل عام للشركة في أوروبا وذلك لتمثيل الشركة في تشغيل خط شمال أوروبا / المملكة المتحدة إلى العقبة والبحر الأحمر وهو خط منتظم يخدم المنطقة منذ حوالي عشرين عاماً. ولتحقيق المزيد من الفائدة من العلاقة مع أوروبا فان الشركات البحرية الأردنية أوفدت العديد من موظفيها بعض الوقت في التدريب الميداني (on-the-job training) في شركات بحرية ومؤسسات متخصصة ضمن اتفاقيات خاصة بين هذه الشركات والمؤسسات. وكما ذكر سابقاً فإنه يمكن وصف الإدارة في مؤسسات النقل البحري الأردني بأنها إدارات تعمل بإطار أوروبي حيث اكتسبت تعليمها وتدريبها وخبراتها من أوروبا وذلك ضمن برامج تدريبية تم تمويلها من قبل برنامج الأمم المتحدة للإتماء UNDP وكذلك من

حلال الاتفاقيات الثنائية بين المملكة وبعض الدول الأوروبية حيث تلعب وزارة التخطيط دوراً مهماً في هذا المجال.

كما أن من أهم النقاط التي تستحق التوقف عندها ضمن المفهوم الإداري هو الأعداد المتزايدة للعاملين في قطاع النقل البحري الأردني. وإذا أخذ بعين الاعتبار عدد سكان المملكة وحجم الأسطول الوطني الأردني وكذلك الأعداد المتزايدة من خريجي الكليات والمعاهد البحرية الأخرى وعودة معظم الطواقم البحرية التي كانت تعمل في الخليج العربي لا سيما الكويت عام ١٩٩٠، وما أدى ذلك إلى زيادة في حجم البطالة في هذا القطاع، فإنه من الضروري إجراء الدراسات اللازمة لوضع الخطط المتعلقة بالحاجات والتخصصات المستقبلية ضمن هذا القطاع. ومما هو جدير بالذكر أن هذه الزيادة في أعداد المؤهلين البحريين وما يؤدي ذلك إلى تخفيض مصاريف تشغيل السفن حيث في حالة تزايد العرض عن الطلب، فإن ذلك يؤدي إلى خفض في رواتب وشروط العمل التي يقدمها ملاك السفن وبالتالي تخفيض النفقات التشغيلية كما هو مذكور أعلاه، وبالرغم من ذلك فإن تزايد أعداد الخريجين عن الحاجة وارتفاع نسبة البطالة تبقى مشكلة وطنية بحاجة لمعالجة.

ثالثاً: الخصخصة

بما أن الاتجاه العام للحكومة يسير نحو الخصخصة Privatization فإنه من المتوقع أن يتلشى تدخل الحكومة في مؤسسات النقل البحري كما تحتاج الإدارة الحكومية للتعاون والتنسيق مع مؤسسات النقل البحري والمؤسسات المرتبطة بها مثل الشاحنين وشركات التخليص وغير ذلك لخلق بيئة تنافسية وفعالة لهذا القطاع.

وتتطلب صناعة النقل البحري كما هو معلوم، الاتصال بين عدة دول وقارات ضمن إطار هذه الصناعة، ومن أهم هذه الاتصالات المفاوضات التي تتم عادة بين الشركات المحلية والشركات الأجنبية، وذلك من أجل المنافسة على مستوى عالمي.

ومما لا شك فيه أن ذلك يتطلب من شركات النقل البحري الحصول على بعض المعرفة عن كيفية عمل الأنظمة في الدول الأخرى بما فيها الشركات المنافسة لا سيما عن الأنظمة والقوانين المحلية في الدول الأخرى.

٥-١٠ الوضع السياسي وتأثيره على النقل البحري في الأردن

تولى المغفور له جلالة الملك الحسين بن طلال الحكم في المملكة الأردنية الهاشمية منذ عام ١٩٥٢ وحتى ٧ فبراير ١٩٩٩ حيث تولى الملك عبد الله الثاني سلطاته الدستورية ، ومنذ ذلك التاريخ وحل هذه الحقبة الطويلة من الزمن تعوض الأردن بشكل خاص ومنطقة الشرق الأوسط بصورة عامة لسلسلة من الاضطرابات السياسية وبالرغم من ذلك فقد تمكن الأردن من تحقيق الاستقرار وحماية المملكة من أية أخطار كبيرة وبقي الوضع السياسي في المملكة مستقرا لفترة طويلة حيث تمخص ذلك عن خطوات جريئة نحو الديمقراطية منذ عام ١٩٨٩ حيث اعتبر هذا التحرك إلى حد ما، هو خطوة نحو نقل عملية اتخاذ القرارات من الأفراد إلى الجماعات بما في ذلك قطاع النقل البحري والذي يتطلب تغييرا جذريا وان كان بطيئا في أسلوب العمل اليومي.

ومما لا شك فيه أن التأثيرات السياسية الخارجية وبعل أهمها مشاكل دول الخليج العربي والمشكلة الفلسطينية تؤثر بصورة مباشرة أو غير مباشرة على صناعة النقل البحري الأردني. ولا شك انه من المتوقع ان يكون لاتفاقية السلام الأردنية - الإسرائيلية في شهر تشرين ثاني ١٩٩٤ أثرها على الاقتصاد الأردني بما في ذلك قطاع النقل البحري. إلا انه لا يمكن تقييم هذا الوضع في الحال وعلى الاخص وان الحكومات الاسرائيلية المتعاقبة ما زالت تضع العراقيل امام تحقيق السلام الكامل في المنطقة، إضافة إلى أن أزمة الخليج والمشكلة العراقية ما زال لها أثرا واضحا على الاقتصاد الأردني وعلى قطاع النقل البحري وذلك من الزوايا التالية:-

أ- عودة عدد كبير من الاردنيين بصورة قسرية من الكويت والعراق وان كان قد تمكن عدد منهم من توحيه استثماراتهم الى قطاع النقل البحري في الاردن وذلك لاملاكهم التمويل و الخبرة والرغبة لهذا الاستثمار.

ب- اشتمل العدد الكبير للاردنيين العائدين من الكويت على عدد كبير من الطواقم البحرية وكذلك على أشخاص عملوا في مراكز عديدة ومتقدمة في قطاع النقل البحري في الكويت وهم ممن يملكون الدراية والخبرة وقد استقبلهم قطاع النقل البحري الاردني العام والحاص للاستفادة من خبراتهم.

ج- عانى قطاع النقل البحري من مشاكل رئيسية نتج عنها خسائر اقتصادية نجمت عن التفتيش الشديد للسفر المتوجهة من وإلى ميناء العقبة وانعكاس ذلك على أحور الشحن البحري.

وبصورة عامة، فإن دور الحكومة في قطاع النقل البحري يكاد يشبه دورها في القطاعات الأخرى من حيث التوجه نحو الخصخصة والانسحاب من إدارة النقل البحري ومساهمتها المالية وذلك بهدف خلق وزيادة التنافس بين شركات النقل البحري وبالتالي رفع كفاءة هذه الصناعة . إلا أنه من المتوقع ان يستغرق ذلك بعض الوقت والى ان يتم انسحاب الحكومة بصورة كلية فإنه من المتوقع ان يتم تشغيل/ إدارة الشركات المساهمة العامة بأسلوب القطاع الخاص مع التركيز بصورة خاصة على عملية اتخاذ القرارات.

وللأردن أطول خط حدودي مع إسرائيل يمتد من رأس النافورة شمالاً وحتى الخط الفاصل بين إيلات في إسرائيل والعقبة في الأردن جنوباً. وقد أعطى ذلك بعداً

سياسيا للعقبة كونها الميناء البحري الوحيد في المملكة كما ذكر سابقا، بالإضافة إلى الأهمية التجارية للميناء، فتواجد ميناء بحري في منطقة معرضة للحروب بصورة دائمة و أحيانا كثيرة في ظروف معلقة بين السلم والحرب لعدة سنوات قد جعل أي عملية تخطيط لتطوير الميناء شبه مستحيلة. فقد كان أي تطور في ميناء العقبة هو رد فعل للحاجات الفورية للميناء والتي يتعرض لها من أحداث خارجية. فالحرب العراقية الإيرانية الأولى فرضت على الميناء توسعا فوريا وذلك لاستيعاب البضائع العراقية التي اعتمدت على ميناء العقبة لعمليات التصدير والاستيراد.

ومن منظور إداري، فإن النجاح في أي مؤسسة ، بما في ذلك مؤسسات النقل البحري يتطلب أن يتم التعيين على أسس واضحة وشفافة تعتمد أساسا على عنصرَي الكفاءة والأداء وليس لأسباب سياسية.

إن خطوات إصلاح إدارية وجذرية وسريعة أي ما يسمى بإعادة هندسة الإدارة (الهندرة) قد تكون ضرورية للغاية، لا سيما في وقت يميل فيه الاتجاه العام نحو الخصخصة والعمل على أسس تجارية. بالإضافة إلى ذلك، فإن مبدأ المركزية المطلقة في العمل الإداري التجاري سواء كان في صناعة النقل البحري أو غيرها قد لا يكون ملائما لإنجاز الأعمال في أوقاتها وبالكفاءة المتوخاة. حيث أن تدخل الإدارة العليا في العمل اليومي للدوائر المختلفة لا يعيق إنجاز العمل فقط بل يمنعها من القيام بأعمال الإدارة الأخرى كما ذكر سابقا. إن إعادة النظر بهذا الأسلوب من الإدارة أصبحت ضرورة ذات أولوية لتحقيق النجاح.

ومن وجهة نظر فنية، فإن استثمار مؤسسة الموانئ بشراء قسوارب قطر جديدة وروافع حديثة ... وغيرها من المعدات، قد ترتب عليه ضرورة وجود الدعم الفني

اللازم لصيانة وإصلاح هذه المعدات حيث أنشأت المؤسسة ورشة حديثة لتغطية هذا الجانب المهم.

أما من المنظور الاقتصادي، فإن دور ميناء العقبة في خدمة الاقتصاد الوطني لا يمكن تجاهله، فالميناء يوفر للدولة العملة الصعبة كما أنه يوفر فرص عمل كثيرة مما يسهم في خفض مستوى البطالة في المملكة. وقد كان ميناء العقبة هو الميناء الوحيد في العالم الذي تزايدت فيه أعداد العمالة خلال الفترة الواقعة بين ١٩٨٤-١٩٨٦ في الوقت الذي تميزت فيه تلك الفترة بكونها الفترة التي تم إدخال التكنولوجيا الحديثة لموانئ العالم (بما في ذلك العقبة) الأمر الذي ترتب عليه انخفاض في عدد العمالة في الموانئ. ويعزى سبب خروج العقبة عن هذه الظاهرة هو ازدياد حجم البضائع الكبير الذي تم تداوله في الميناء حيث كان الميناء الرئيسي للبضائع العراقية (كما ذكر سابقاً) خلال الحرب العراقية الإيرانية.

وخلال أزمة الخليج الثانية تم محاصرة ميناء العقبة وفرص التفتيش على كافة السفن القادمة للميناء. فقد تمركزت القوات الدولية (Multinational Interception Forces (MIF) على مدخل خليج العقبة وقامت بتفتيش كافة السفن المتجهة إلى ومن ميناء العقبة، حيث تمت عمليات التفتيش هذه تطبيقاً لقرار مجلس الأمن الدولي التابع للأمم المتحدة رقم ٦٦١ -الفقرة ٢٠ والمتضمنة فرض حصار اقتصادي على العراق^(١). وقد خضع تفتيش السفن للشروط العامة التالية :-

- أ- تمنع السفن من نقل أية بضائع متجهة إلى العراق، باستثناء الأدوية والمواد الغذائية والمواد الأخرى الحاصلة على موافقة خطية مسبقة من لجنة المقاطعة التابعة للأمم المتحدة United Nation Sanction Committee (UNSC).

١- توقف تفتيش السفن في البحر اعتباراً من ١٩٩٤/٨/٢٥

ب- يتعين على كافة السفن الاحتفاظ بوثائق كاملة للبضائع التي تحملها مثل المانيفيسٲ، يو الصر الشحن ووضح عليها العناوين الكاملة لمستوردي البضائع.

ح- يتعين أن يتم تسيف البضائع على السفن بطريقة تسمح للمفتشين الدوليين بالوصول إليها وتفتيشها ، وذلك بترك فارغات مناسبة بين البضائع والحاويات.

وقد اقتصر تفتيش البضائع خلال ساعات النهار، حيث كان يستغرق بين عدة ساعات ويوم كامل أو أكثر قليلا، وفي حالة عدم اقتناع قوات التفتيش أو عدم تمكنها من تفتيش بعض البضائع فقد كان أمام السفينة المعنية أحد الخيارين التاليين:-

أولاً: العودة والتوجه نحو ميناء آخر وتفرغ البضائع المعنية في هذا الميناء وتركها لإعادة شحنها من ذلك الميناء إلى ميناء العقبة على نفقة ومسؤولية المستورد الأردني.

ثانياً: العودة والتوجه نحو ميناء آخر وإعادة تسيف البضائع بما يسمح بترك معمرات كافية لتفتيش البضائع.

وقد تسبب هذا التفتيش بفرض مصاريف إضافية عالية على كل من ملاك السفن وكذلك مستوردي البضائع و ميناء العقبة وتشمل هذه المصاريف:-

أ- زيادة في أسعار الشحن : وقد بلغت هذه الزيادة حوالي ٥٠٠ دولار أمريكي للحاوية الواحدة سعة ٢٠ قدم و ١٢-٥ دولار للطن الواحد مسن البضائع العامة.

ب- تغيير مسار الواردات لأردنية إلى الموانئ اللبنانية والسورية بدلا من ميناء العقبة.

ج- توقف حوالي ٢١ خط ملاحى منتظم عن خدمة العقبة و استخدام بعض الخطوط الأخرى لميناء جده كميناء وسيط لتفريع الحاويات القادمة إلى ميناء العقبة ومن ثم الى ميناء العقبة بسفن أخرى بكلفة إضافية .

د- اضطراب في بعض الصاعات الأردنية بسبب تأخر / عدم وصول بعض المواد الخام اللازمة بهذه المصانع.

هـ- المصاريف المالية الإضافية المترتبة على المستوردين الاردنيين لتغطية نشاطاتهم التجارية والصناعية.

و-النقص الحاد في بعض المواد الغذائية الرئيسية في اسواق المملكة وما ترتب على ذلك من زيادة في الاسعار.

ونتيجة لحرب الخليج الثانية وفرض الحصار على ميناء العقبة وتفتيش السفن القادمة من وإلى ميناء العقبة، فقد تكبد قطاع النقل في المملكة الخسائر والأضرار المالية خلال الفترة الواقعة بين شهر أغسطس ١٩٩٠ وشهر أبريل ١٩٩٣^(١)

أ- الخسائر الناجمة عن انخفاض حجم البضائع والسفن المتجهة الى العقبة:-

خسائر مؤسسة الموانئ	٦٦ مليون دولار
خسائر الناقلين البحريين وناقلي البر والوكلاء البحريين	٣٩٨ مليون دولار

١- سجلات وزارة النقل، ١٩٩٤

ب- المصاريف الإضافية التي فرضت على المستوردين الاردنيين:-

٨٠ مليون دولار	- نتيجة لتفتيش السفن
٦ مليون دولار	- نتيجة لقرض أقساط تأمين إضافي ضد مخاطر الحرب
٥٥٠ مليون دولار	المجموع

وضمن المفهوم السياسي، فإن صناعة النقل البحري لم يتم التعامل معها على أساس من الأهمية لا سيما من قبل الأحزاب السياسية. وفي الواقع فإن مجلس النواب الاردني لم يشهد عضوا فيه قد تبني قبل أو بعد انتخابه أية أفكار تتعلق بصناعة النقل البحري في الاردن وبالعكس ذلك أن هذا القطاع لا يزال لا يملك تأثيرا على الأحزاب السياسية أو حتى على التصويت للانتخابات النيابية.

٥-١١ العامل الاقتصادي

تعرض الاردن لأحداث اقتصادية عديدة لعل أخطرها كان عام ١٩٨٨ والذي ترتب عليها انخفاض القيمة الخارجية للدينار الاردني إلى النصف ، وقد ترتب على ذلك ركودا اقتصاديا كان أهم نتائجه :-

أ- انخفاض مستوى المعيشة الحقيقي للمواطن الاردني: وذلك بسبب ارتفاع أسعار المواد المستوردة والتي يتم دفعها بالعملة الصعبة.

ب- ارتفاع أجور النقل : وتمثل هذه الاجور نسبة عالية من كلفة المواد المستوردة وكذلك الخدمات مثل اجور السفر بالطائرات.

ج- انخفاض قيمة أصول الشركات اذا تم تقييمها بعملات أجنبية، فعلى سبيل المثال فإن أصول الشركة التي كانت تبلغ مليون دينار كانت تصل حوالي

ثلاثة ملايين دولار بينما أصبحت بعد عام ١٩٨٨ تساوي حوالي مليون دولار ونصف فقط.

د- ارتفاع النفقات الثابتة والمتغيرة لشركات النقل البحري عندما يتم تحويلها الى الدينار الاردني : فمن المعروف ان حسابات شركات النقل البحري تتم بالدولار لامريكي وعند انخفاض قيمة الدينار الاردني ازدادت قيمة النفقات عند احتسابها بالدينار الاردني دون ان يكون هنالك زيادة فعلية في قيمتها.

هـ- زيادة في ايجار السفن المستأجرة (وهو أثر غير مباشر يظهر بوضوح في الاردن عند تحويل ايجار السفن الى الدينار الاردني).

و- انخفاض كبير في حجم الواردات الاردنية نتيجة لارتفاع قيمتها بالدينار الاردني وكذلك ارتفاع أحور النقل وذلك عند تحويل قيمة البضائع و أجور نقلها من العملة الصعبة الى الدينار الاردني.

١٢-٥ أثر العامل الاجتماعي على النقل البحري

تأثر الاردن خلال العشر سنوات الماضية بحدثين رئيسيين أثر على الحياة الاجتماعية بدرجة كبيرة هما انتهاج الديمقراطية عام ١٩٨٩ وتوقيع المعاهدة الاردنية الاسرائيلية عام ١٩٩٤.

فقد نجم عن انتهاج الديمقراطية انتشار الحريات في المجالات المختلفة وعلى الاخص في التعبير عن الرأي والرأي الآخر كما أدى إلى قيام أنظمة أكثر لا مركزية بالنسبة لعملية اتخاذ القرارات كما منح الأفراد والمؤسسات مزيداً من الصلاحيات لا سيما اتحادات العمال وما يترتب على ذلك من أثر اجتماعي يؤثر

بصورة مباشرة أو غير مباشرة على قطاع النقل البحري. من ناحية أخرى فعلى مستوى المملكة وحتى على نطاق الوطن العربي فإن القوى العاملة الاردنية و العربية تحتاج الى المزيد من المهارات الاضافية وذلك حتى تتمكن من المنافسة في اقتصاد السوق الحر ومما لا شك فيه أن لذلك اثر اجتماعي و إداري، حيث يكسب العاملون في قطاع النقل البحري مكانة اجتماعية افضل مقارنة بتلك المكانة في عقد الثمانينات وما قبله.

ومن منظور اجتماعي ، فإن انتهاج الخصخصة Privatization والتي تعني بمفهوم تجاري "العمل لتحقيق ربح" بأدوات وطرق ووسائل ومهارات إدارية وتجارية، تؤدي إذا ما تم تطبيقها الى زيادة معدل البطالة التي وصلت الى مستوى ينذر بالخطر ،ولا تخفي الآثار الاجتماعية المترتبة على البطالة مثل ارتفاع معدل الجريمة ، إلا أنه من وجهة نظر أخرى فإن ارتفاع معدل البطالة قد يعتبر حالة يستفيد منها قطاع النقل البحري من خلال تخفيض المصاريف الجارية للسفن نتيجة لانخفاض كلفة الطواقم البحرية الناجم عن زيادة كبيرة في العرض مقارنة بمستوى الطلب المتوفر إلا أنه يلاحظ ان انخفاض الرواتب ينجم عنه انخفاض في الطلب على السلع وبالتالي انخفاض في الطلب على النقل البحري الذي سيتأثر بذلك سلباً.

ومن منظور اجتماعي فإن صناعة النقل البحري لا تزال تجد صعوبة في المنافسة مع بعض القطاعات الأخرى مثل التعليم ، الصحة، والإسكان وأدى ذلك لوجود تنافس في الدولة. فالمجتمع لا يسمح المركز الاجتماعي المناسب للأشخاص العاملين في النقل البحري لا سيما أولئك العاملين على ظهر السفن حيث لا يعترف المجتمع بالدور الكبير الذي تقوم به هذه الفئة لخدمة الاقتصاد الوطني ويقتصر احترام المجتمع على أولئك الذين يشغلون مناصب إدارية عليا في قطاع النقل البحري

وذلك تقديرا لدورهم المهم في واحد من الصناعات الأكثر تعقيدا وتخصصا وعالمية في العالم.

١٣-٥ الخلاصة

أختص هذا الفصل بدراسة كافة العوامل المؤثرة في صناعة النقل البحري. ففي حين لم تقدم دراسات السوق البحري ما يساعد على تفهم مثل هذه العوامل، جاءت دراسات أخرى مستخدمة أساليب التحليل التسلسلي أو النماذج في التعرف على هذه العوامل.

وفي هذه الدراسة رأي الباحث اتباع المنحى الفكري لدراسة العوامل المؤثرة في صناعة النقل البحري مركزا على الجوانب القانونية، الجغرافية، الفنية، التنظيمية، الادارية، السياسية، الاقتصادية والاجتماعية وما قد يكون فيها من تقاعلات وتداخلات.

وقد أظهرت الدراسة حاجة لتطوير التشريعات الاردنية لمواكبة التطورات العالمية في مجال صناعة النقل البحري سواء في المجال التنظيمي او الفني او المحاسبي او التشغيلي. وبما يتفق مع الاتفاقيات العالمية في هذا الموضوع.

أما في الجانب الجغرافي فقد اوضحت الاحصاءات ارتفاع كفاءة التشغيل في ميناء العقبة بسبب عوامل جغرافية، أما الحالة الفنية للأسطول الاردني فتميزت بارتفاع عمر السفن على تنوعها وفي نفس الوقت ارتفاع كفاءة وقدرات العاملين عليها. وبالنسبة للجوانب التنظيمية والادارية فهناك اتجاه نحو الخصخصة في قطاع النقل البحري واهتمام واضح بالتدريب ونقل الخبرات. كما اوضحت الدراسة فسي هذا الفصل شدة تأثير صناعة النقل البحري بالعوامل السياسية والاقتصادية والاجتماعية.

وتأثر تلك الجوانب بما تشهده صناعة النقل البحري من تطورات تشريعية وفنية وتنظيمية.

من ذلك كله يتبين أن رسم سياسة ناجحة لتطوير وتفعيل صناعة النقل البحري، يتطلب دراسة واقعية لكل هذه العوامل واخذها بعين الاعتبار.

وسوف تقوم الدراسة في الفصل التالي بتقييم أداء صناعة النقل البحري في الاردن وأثرها على الاقتصاد الوطني.

الفصل السادس

تقييم أداء صناعة النقل البحري وتأثيرها على

الاقتصاد الأردني

٦ - تقييم اداء صناعة النقل البحري وتأثيرها على الاقتصاد الاردني

٦-١ مقدمة

بصورة عامة، يتم تعريف النقل البحري بأنه عملية نقل البضائع والركاب عن طريق البحر من ميناء معين إلى ميناء آخر معين خلال مدة زمنية معينة^(١) وما يصاحب ذلك من خدمات .

ولا يجوز عند تعريف النقل البحري قصر مفهومه على أنه نشاط لنقل البضائع والركاب بكفاءة إلا أنه من الجدير بالتأكيد عليه أن صناعة النقل البحري هي أداة فعالة للسياسة العامة للدولة، وانه لتحسين كفاءة أدائها، فانه من المهم جداً معرفة وتحديد موقعها في السوق.

ولتقييم اداء صناعة النقل البحري ، فانه لا بد من التطرق الى الحديث عن سياسات النقل البحري بصورة عامة، وفي المملكة الاردنية الهاشمية بصورة خاصة. وعليه، فسوف يتم مناقشة اداء صناعة النقل البحري بتقييم السياسات المتبعة في هذه الصناعة في الاردن ومن ثم تأثيرها على الاقتصاد الوطني.

٦-٢ سياسة النقل البحري

تعرف سياسة النقل البحري بأنها تلك المجموعة من الإجراءات الاقتصادية، القانونية والإدارية لدولة ما، والتي تؤثر بشكل مباشر أو غير مباشر على دور أسطول هذه الدولة في اقتصادها الوطني وكذلك في سوق النقل البحري العالمية^(٢)، فهي بذلك محصلة لتوافق السياسة العامة للدولة والتي تأخذ بعين الاعتبار العوامل

1 Chrzanowski, Ignancy, 1985, An Introduction to Shipping Economics, Fairplay Publications, 1985

٢. عبد المنصف احمد ، ١٩٨٧، مقدمة إلى السياسات البحرية الوطنية، (محاضرات) الجامعة البحرية العالمية، السويد

الاجتماعية ، الاقتصادية، الدفاعية وغيرها. وعادة ما توضع السياسة البحرية آخذة بعين الاعتبار التأثير المباشر وغير المباشر بالأهداف والمعوقات^(١).

ويلعب النقل البحري دوراً مهماً في اقتصاديات معظم الدول، فإضافة إلى أهميته كنشاط تجاري، فإنه يؤثر على ميزان المدفوعات للدولة. كذلك فإن حجم هذه الصناعة وكفاءة أدائها ونوعها (نقل بحري، موانئ، بضائع سائبة) له أكبر الأثر على تحديد مواقع بعض الصناعات وبعض النشاطات الاقتصادية.

وتتميز صناعة النقل البحري عن غيرها من الصناعات بعدد من الميزات أهمها أنها صناعة عالمية، ومتخصصة وتحتاج إلى رأس مال كبير. فعالمية النقل البحري تخضعها للعديد من القوانين والأنظمة الدولية، كما أن تخصصها يجعل منها صناعة ذات درجة عالية من التعقيد. فعند النظر إلى الأطراف المرتبطة بصناعة النقل البحري نجدتها متعددة جداً فتشمل: إدارة وتشغيل البواخر، تصميم وبناء السفن، مؤسسات تمويل البواخر، مؤسسات التأمين، الشاحنون، الممتوردون، السلطات المحلية الحكومية، المؤسسات والمنظمات البحرية الدولية وغيرها من الجهات^(٢). وبالرغم من أن صناعة النقل البحري تتميز باستخدامها لرؤوس أموال كبيرة، إلا أنها تتصف أيضاً باستخدامها لعدد قليل من الأيدي العاملة مقارنة برأس المال والصناعات الأخرى، وتشكل هذه الميزة واحدة من الصعوبات الرئيسية التي تواجه صناعة النقل البحري في الدول النامية سواء تم الاستثمار في سفن جديدة أو مستعملة. وتتفاقم هذه المشكلة بتطور تكنولوجيا صناعة السفن والتي تهدف إلى تخفيض الأيدي العاملة على السفن وبالتالي تخفيض مبيعات التشغيل، وهذا التطور يختلف عن التوجه العام للدول النامية الذي يشجع المشاريع المكثفة لعنصر العمالة وذلك بهدف توفير فرص عمل تساعد على تخفيض نسبة

1. Frankel, Earnst G, 1992, Hierarchical Logic in shipping Policy and Decision Making, Massachusetts Institute of Technology

2. مرجع سابق

نسبة البطالة التي تشكو منها أغلب هذه الدول، ويسهم في رفع مستويات الاجور المتدنية، ويشار الى ان التكيف مع التطور التكنولوجي واستخدام عدد اقل من العمالة بانتاجية عالمية يساعد الاسطول الوطني على المنافسة مع الشركات العالمية الاخرى التي تستخدم سفناً بتكنولوجيا متطورة و انتاجية عالية.

وتتضمن سياسات النقل البحري بعض التنظيمات أو الترتيبات التشغيلية (Operational Regulations) وخطط التشغيل والتدريب وشروط ملكية البواخر وكذلك شروط نقل البضائع والمساعدات والدعم المقدمة من الحكومة للأسطول الوطني سواء كانت مباشرة أو غير مباشرة، وكذلك أية ترتيبات أخرى قد تكون فنية أو غير ذلك.

وتتميز سياسات النقل البحري المختلفة بوجود تأثيرات مختلفة على كل من السوق المحلي وأحياناً الخارجي، اقتصاد الدولة، البيئة، والجوانب المالية وغيرها. كما أنها تؤثر على كل من القطاعين العام والخاص وكذلك على المستوى الوطني والدولي مما يجعل من سياسة النقل البحري سياسة معقدة.

وبأبسط تعريفاتها، فإن سياسة النقل البحري إما أن تكون سياسة السوق البحري الحر (Free Market Policy) أو سياسة الدعم (Protectionism Policy)^(١)، وتعرف سياسة الدعم بأنها تلك التي تعتمد على دعم ومساعدة الدولة لأسطولها الوطني. ويؤخذ على هذه السياسة أنها تؤثر على الوضع التنافسي للناقلين غير الوطنيين في الوضع البحري العالمي. أما سياسة السوق البحري الحر فعلى النقيض من سياسة الدعم، فإنها تتجنب أي دعم سواء كان مباشراً أو غير مباشر.

وسوف يتم مناقشة اداء صناعة النقل البحري بتقييم سياسة هذه الصناعة في الاردن، ومن ثم تأثيرها على الاقتصاد الاردني.

١- مرجع سابق

٣-٦ السياسة الأردنية للنقل البحري:-

تتأثر السياسة البحرية للدولة بعدة عوامل، أهمها التوجه العام لفلسفة الحكومة بالنسبة للنشاط الاقتصادي فإما أن تكون هذه الفلسفة تميل باتجاه الحرية (Liberalism) في النشاط الاقتصادي لا سيما فيما يخص العلاقات التجارية أو تميل من ناحية أخرى نحو التدخل الحكومي في النشاطات الاقتصادية^(١). ومن العوامل الأخرى المهمة لصنع السياسة البحرية للدولة، هو الوزن النسبي لصناعة النقل البحري في الدولة مقارنة بالصناعات الأخرى. ففي بعض الحالات ومنها الحالة الأردنية، ينظر إلى النقل البحري بأنه صناعة ثانوية غير مؤثرة في الاقتصاد الوطني. وفي بعض الحالات الأخرى، فإن صناعة النقل البحري تعتبر صناعة رئيسية وعامل مؤثر في الاقتصاد الوطني كما هو الوضع في اليونان على سبيل المثال.

ويعتمد الوزن المعطى للنقل البحري على الأهمية الاقتصادية لهذا القطاع الذي يساهم به ضمن الاقتصاد الوطني، وكذلك الأهمية الاستراتيجية لهذا القطاع لا سيما لأغراض الدفاع سواء العسكري أو الأمن الاقتصادي، أو السياسي الذي من الممكن أن تمارسه بعض الأحزاب والاتحادات التجارية والعمالية مثل اتحادات النقل البحري (Maritime Trade Unions) واتحاد أصحاب السفن.

وترتبط السياسة البحرية في بعض الدول بشكل وثيق بصناعة/ بناء السفن بينما في بعض الدول الأخرى يتم التعامل مع صناعة النقل البحري وصناعة بناء السفن على أنهما قطاعين منفصلين في الاقتصاد الوطني.

أ- إجراءات الدعم

تتميز المملكة الأردنية الهاشمية من خلال إجراءاتها المتعددة، بتفضيلها للنظام الحر في القطاعات الاقتصادية ومنها قطاع النقل البحري، وقد تم ترجمة هذا التفضيل

١. مرجع سابق

إلى التزام عام نحو دعم وترويج التجارة المفتوحة والتنافس الحر على أسس تجارية عادلة في النقل البحري الدولي. وقد لا يكون هذا الالتزام هو الأفضل لقطاع النقل البحري إلا أنه يتلائم مع السياسة التجارية الملائمة لاقتصاد السوق للساند في بعض الدول ومنها الأردن.

ولا توفر الحكومة الأردنية أي دعم مباشر بصورة المنح الحكومية للشركات البحرية وذلك للمساهمة في ثمن السفن التي تقوم هذه الشركات بشرائها.

ب- أنواع الدعم

أولاً: الدعم التشغيلي

تقدم بعض الدول بعض الخصومات التشجيعية لأساطيلها الوطنية إلا أن الحكومة الأردنية لا تقدم دعماً تشغيلياً لشركات النقل البحري الوطنية باستثناء منح هذه الشركات خصماً يزيد عن ٢٥% من أسعار الوقود الذي يتم تزويده للسفن التي ترفع العلم الأردني في العقبة، وتقوم بعض الدول بتوفير دعم تشغيلي خاص للشركات البحرية التي تخدم خطاً منتظماً يحقق خسائر تشغيلية ولكنه يتميز بأهمية وطنية خاصة^(١)، ويكون أحياناً منح امتياز لشركة أو أكثر من الشركات العاملة على خط معين هو نوع من الدعم لهذه الشركات، كما هو الحال بالنسبة لامتياز تشغيل خط العقبة - نوبع الممنوح لشركة الجسر العربي للملاحة والمملوكة من قبل حكومات كل من المملكة الأردنية الهاشمية، وجمهورية مصر العربية، وجمهورية العراق، وبموجب الامتياز الممنوح، لا يحق لأي من الشركات الأخرى تشغيل خط مشابه بين المينائين المذكورين، بمعنى أن هذه الشركة تتمتع بامتياز لتشغيل خط لنقل الركاب والبضائع بين ميناء العقبة في الأردن ومرسى نوبع في جمهورية مصر العربية.

١. مرجع سابق

ثانياً: التسهيلات الضريبية

ومن الممكن أن يكون الدعم الذي تقدمه الحكومات لشركات النقل البحري، دعماً غير مباشر:-

أ- من أكثر أنواع هذا الدعم هو التسهيلات الضريبية الممنوحة لشراء أو تشغيل السفن، وبالنسبة للأردن، فإن مثل هذه التسهيلات تقدم لبعض النشاطات الاقتصادية مثل بعض الصناعات التي تصنف تحت اسم مشروع اقتصادي مصدق (أي أنه معفي من الضرائب لمدة ٩ سنوات منذ بداية الإنتاج) مثل بعض الصناعات الغذائية وصناعات الحديد وغيرها، ولكنها لا تشمل قطاع النقل البحري تحديداً، ومن أكثر التسهيلات شيوعاً، هو زيادة مخصصات الاستهلاك المسموح بها للشركات المالكة للسفن في بعض الدول المتقدمة في صناعة النقل البحري، وبموجب هذه التسهيلات يسمح لملاك السفن باستهلاك قيمة السفينة خلال مدة أقصر، مما يترتب عليه تخفيض قيمة الأرباح وبالتالي الضرائب، الأمر الذي يساعد أيضاً على مستوى التدفقات النقدية للاستثمارات في السفن لا سيما في سنوات الاستثمار الأولى للعمر الاقتصادي للسفينة، وبالتالي تحسين القيمة الصافية الحالية (Net Present Value) لهذا الاستثمار^(١)، ولا يزال هذا الموضوع من الأمور التي يطالب قطاع النقل البحري في المملكة الحكومة لإعطائه العناية المهمة التي يستحقها. وتبلغ نسبة الاستهلاك المسموح به سنوياً بالنسبة للسفن ٥% من ثمن الباقرة بعض النظر عن عمرها ونوعها.

ب- ومن التسهيلات الضريبية الأخرى، السماح لشركات النقل البحري بالاحتفاظ بمخصصات غير خاضعة للضريبة من أرباحها التشغيلية أو من أرباحها

١. مرجع سابق

الرأسمالية المتحققة نتيجة لبيع بعض السفن التي تمتلكها الشركة، بحيث يتم الاستفادة من هذه المحصنات باستثمارات جديدة لشراء سفن^(١) وتسمح القوانين الأردنية بإعفاء الأرباح الرأسمالية المتحققة عن بيع الأصول مثل السفن من أية ضرائب، ولما كان هذا التسهيل يمنح لكافة الصناعات، فإن قطاع النقل البحري لا يحتل ميزة خاصة في هذا الخصوص.

ج- تتيح بعض الأنظمة الضريبية في بعض الدول إمكانية ترحيل الخسائر المتحققة في إحدى السنوات إلى السنة اللاحقة، مما يمكن الشركة من خصم خسارة السنة المعينة من الأرباح المتحققة في السنة التي تليها، وبالتالي تخفيض الضرائب المدفوعة بالإضافة لتحسين التدفق النقدي للشركة^(٢). ولا تسمح الأنظمة الضريبية الأردنية بمنح مثل هذه التسهيلات كما لا تقدم الحكومة أية مساعدة أو كفالة حكومية قد تحتاجها شركات الملاحة لتمويل شراء السفن سواء لدعم سعر الفائدة أو الكفالة الحكومية لتمويل شراء سفن جديدة. وفي بعض الدول تقدم الحكومة بعض التسهيلات لشركات الملاحة التي تقوم بشراء سفن جديدة بحيث يتم بناؤها في أحواض بناء في الدولة نفسها وتعرف هذه التسهيلات بما يسمى (Home-Credit Schemes)^(٣) وتمثل هذه التسهيلات دعماً لصناعة السفن في الدولة أكثر من كونها دعماً لشركات النقل البحري المشتري للسفن، حيث أن الهدف هو تقريب كلفة بناء السفن في الأحواض المحلية (عن طرق تحمل الحكومة للفرق) إلى مستوى يخافس كلفة البناء في أحواض بناء السفن الأجنبية.

1 Chrzanowski, Ignacy, 1985, An Introduction to Shipping Economics, Fairplay publications

2 Ibid

3 Bredima, Anna, and Tzoannos Johan 1990, - The Common Shipping Policy in the EC T M C Asser Institute, the Hauge, The Institute of Economic and Industrial Research, Athens

ويذكر انه لا تتوفر في الأردن صناعة السفن ولا يتوقع ظهورها خلال المستقبل المنظور.

ويمكن تصنيف أوجه الدعم لقطاع النقل البحري كالآتي:-

أ: حجز البضائع الأردنية أو ما يسمى (Unilateral Cargo Reservation): وهو من المفاهيم المعروفة في التجارة الدولية حيث تنص التشريعات الوطنية في بعض الدول على قصر نقل بعض البضائع (التي غالبا ما تكون بضائع غير تجارية) والبضائع الحكومية بما فيها واردات المؤسسات الحكومية، على الخطوط البحرية الوطنية للدولة، وكان هذا الوضع قائما في مصر اذ يتعين على المصريين نقل سلعهم على سفن تحمل العلم المصري فاذا رغب النقل من سفن اجنبية فعليه ان يحصل على خطاب من غرفة الملاحه يؤيد عدم وجود فراغات على السفن المصرية في ذلك الوقت حينئذ يسمح بالنقل على السفن الاجنبية.

وبالنسبة للاردن تشمل هذه البضائع الواردات الأردنية المستوردة للقوات المسلحة الأردنية، كما تنص تعليمات البنك المركزي الأردني على إعطاء الأفضلية لنقل البضائع المنقولة لحساب الحكومية الأردنية والمؤسسات العامة على سفن ترفع العلم الأردني .

ولا يوجد أي حجز لأي نسبة أو أي تعليمات خاصة بالبضائع المصدرة أو المبيعة على أساس CIF أو C&F سواء المصدرة من قبل الحكومة أو المؤسسات الحكومية يقتصر شحنها على سفن أردنية أو سفن أجنبية مستأجرة من قبل شركات وطنية.

وبصورة عامة فلا يوجد في الأردن أي أنظمة تحدد وجوب نقل الواردات الحكومية الأردنية على ظهر سفن ترفع العلم الأردني، ولكن الأفضلية تعطى لهذه السفن كما هو مذكور أعلاه.

ب- الاتفاقيات الثنائية (Bilateral Agreement) : وهي الاتفاقيات المعقودة مع دول أخرى والتي عادة تنص على تقاسم الحصص المنقولة بنسبة معينة لكل من أسطول الدولتين العاملتين، فالمعونات الأميركية للدول الأخرى كان لا يسمح بنقلها إلا على السفن الأميركية من إحدى الاتفاقيات الخاصة بالقمر بين أمريكا وروسيا وتنص على النقل على السفن الأميركية وكان هذا موضع مفاوضات طويلة انتهت بنقل جزء على السفن الأميركية والآخر على سفن أخرى منها الروسية. ولا توجد مثل هذه الاتفاقيات بين المملكة وأي دولة أخرى على النطاق العملي إلا أن بعض المحادثات تجري حالياً لعقد مثل هذه الاتفاقيات بين المملكة ودول أخرى، وتعطى المعاملة التفضيلية الأولية للسفن الأردنية أو السفن التي تحمل علم دولة لديها اتفاقية ثنائية مع المملكة للاصطفاف في ميناء العقبة، إلا أنه لعدم وجود أزمة اصطفاف في الميناء فإن مثل هذه المعاملة لا تعتبر ميزة خاصة يستفيد منها الأسطول الوطني الأردني أو سفن بعض الدول الأخرى.

ج- الاتفاقيات متعددة الأطراف (Multilateral Cargo Sharing) : وأفضل مثال على هذه الاتفاقيات هو مدونة قواعد السلوك على الخطوط المنتظمة UNCTAD Code of Conduct for Liner Conferences والمتضمن تقسيم حصص نقل البضائع بنسبة ٤٠-٢٠-٤٠ بالمائة بحيث يكون ٤٠% لكل من أسطول الدولتين و ٢٠% للسوق الحر.

ويعتبر إقرار مفهوم اقتسام حصص النقل في الخطوط المنتظمة نتيجة لحل وسط، قامت بموجبه الدول المتقدمة والمسيطرة على اقتصاد السوق البحري بالتجاوب لصغوط الدول النامية للحصول على حصة لنقل بضائعها الوطنية والتي كانت تطالب بأن تكون على أساس ٥٠-٥٠ بالمائة لكل دولة، وبالرغم من أن الأردن يعتبر من الدول المبتدئة في قطاع النقل البحري، إلا أنها وقعت على مدونة السلوك والتي هي (على أي حال) بحاجة إلى مراجعة شاملة حالياً نتيجة لنظام العولمة وتأثيره على النقل البحري.

د- حصر الملاحة الساحلية (Cabotage Restrictions) : وتختلف أهمية التجارة الساحلية (Coastal Trade) من دولة لأخرى، فهي في بعض الدول تتنافس التجارة الدولية وفي دول أخرى غير موجودة. ونظراً لمحدودية طول الساحل الأردني فإن أهمية التجارة الساحلية في الأردن يمكن تجاهلها. ومن الجدير بالذكر أنه لم يجم عن اتفاقية السلام بين الأردن وإسرائيل أي تعاون بحري ولم يتم تحويل مسار البضائع المنقولة للأردن بحراً إلى أي من الموانئ الإسرائيلية واستكمال عملية نقلها عن طريق البر، بل استمر التفضيل للنقل عن طريق البحر إلى ميناء العقبة مباشرة.

وإذا ما أخذنا بعين الاعتبار إمكانية وصف السياسة الأردنية للنقل البحري بأنها سياسة مفتوحة ضد مناقشة إجراءات الدعم كما هو وارد أعلاه، فإنه من المهم تحديد حصة الناقل البحري الوطني في نقل التجارة الخارجية البحرية للدولة، ويهدد المضمون، فسوف يتم أخذ حصة الأسطول الوطني في سوق محدد كما سيرد لاحقاً في هذا الفصل.

٦-٤ أدوات سياسة النقل البحري

فيما يلي أهم أدوات سياسة النقل البحري في الأردن.

٦-٤-١ سياسة المنافسة في الأردن

إن أهم عنصر لسياسة المنافسة في القطاع البحري لدولة ما هو نظام مؤتمرات الخطوط المنتظمة (Liner Conferences) والتي بصورة عملية تأخذ عدة أشكال أهمها السيطرة على الأسعار وكذلك ترتيبات حصص الخطوط المختلفة لسوق واحد^(١).

وتعتمد الدرجة التي تجد من خلالها مؤتمرات الخطوط المنتظمة المنافسة على الشروط التالية:-

- أ- حالة المؤتمرات من حيث كونها مفتوحة أو مغلقة.
- ب- في حالة المؤتمرات المغلقة، إمكانية دخول المشغلين المستقلين (Independent Operators) لتجارة (خط) معينة على أسس تنافسية^(٢) وبصورة عامة، يدعى مشغلو الخطوط المنتظمة والأعضاء في مؤتمرات معينة بلن نظام التشغيل في المؤتمر يقتصر على دور تنسيقي وليس أداة تنافس وإن هذا الدور هو لضمان خدمة منتظمة (Regular) ويمكن الاعتماد عليها (Reliable) للشاحنين بالإضافة إلى استخدام أفضل للموارد المتاحة (السفن).

ومن جهة أخرى، يعتقد بعض الشاحنين والمستفيدين من خدمات النقل البحري بأن سلوك المؤتمرات الملاحية هو سلوك احتكاري لهذا التجمع وبالتالي تحاول هذه الجهات ممارسة الضغوط المختلفة على الحكومات لتأخذ الإجراءات اللازمة للحد من هذا السلوك أو إساءة استخدامه.

1- مرجع سبق

2- مرجع سبق

ولا يوجد تشريعات محلية أردنية ضد الاتحادات الاحتكارية (Trust) التي تشترك فيها بعض الشركات المشغلة لخطوط منتظمة، وتكاد تكون السياسة الرسمية على المستوى العالمي محصورة بتوقيع المملكة على مدونة قواعد السلوك للخطوط المنتظمة (Code of Conduct) ويعزى عدم وجود تشريعات أردنية وطنية إلى إدراك الحكومة لخصوصية وتعقيد النشاط البحري وبالتالي فإن وضع أية تشريعات قد ينجم عنها عوائق إضافية لهذه الصناعة.

وتحاول بعض الدول ممارسة الضغوط المختلفة بهدف وضع قواعد دولية إضافية بحيث تتمكن كافة الشركات البحرية المؤهلة من الانضمام للمؤتمرات الملاحية، وقد فرض هذا التوجه بسبب عدم تمكن بعض الخطوط الوطنية (National Lines) من الانضمام لبعض المؤتمرات أو مواجهة هذه الخطوط لبعض الصعوبات عند عملها كمشغل مستقل (Independent Operator) نتيجة لممارسات بعض المؤتمرات. وما هو جدير بالذكر أن السياسة الأردنية لا تميل نحو هذا التوجه.

٦-٤-٢ الخصخصة (Privatization)

يغطي قانون الشركات رقم ١ لعام ١٩٨٩ وبصورة مختصرة الجوانب القانونية للخصخصة، ويشير القانون المذكور إلى أن مجلس الوزراء يملك الصلاحية لاتخاذ القرارات المتعلقة بتحويل أي مؤسسة حكومية إلى شركة مساهمة عامة تكون في البداية مملوكة بالكامل للحكومة الأردنية، وتكون هذه الشركة المساهمة العامة هي الوريث الشرعي لكافة الحقوق والالتزامات والمسئوليات الخاصة بالمؤسسة الحكومية التي تم خصخصتها والتي يحكمها عادة اتفاقية خاصة يتم إعدادها بناءً على قانون الشركات. وتستطيع الحكومة بعد إنشاء الشركة المساهمة العامة، أن تبيع جزءاً أو حتى كل الأسهم التي تمتلكها في الشركة، أي خصخصتها كلياً أو جزئياً.

وبالنظر إلى الشركات الأردنية عامة، فإننا نجد أن نسبة مشاركة الحكومة في ملكية الشركات تتناسب عكسياً مع عوائد تلك الشركات وسرعة نموها وكذلك إنتاجيتها.

كما أن الشركات التي لا يوجد للحكومة بها نسبة ملكية قد وفرت فرص توظيف أعلى لكل دينار مستثمر، مقارنة بالمؤسسات الحكومية أو الشركات المساهمة العامة والتي تملك فيها الحكومة حصة كبيرة. وتتميز المؤسسات الحكومية أو المرتبطة بها بنسبة كفاءة متدنية نسبياً، إلا أنه لا يزال من غير المؤكد أن يعزى سبب هذا التدني إلى ملكية الحكومة لهذه المؤسسات أو لنموذج الرقابة والإدارة لهذه المؤسسات، وقد يكون من الصحيح (على الأقل نظرياً) أن تمثيل الحكومة في بعض مجالس إدارة بعض الشركات يؤدي إلى اتخاذ قرارات لا تعتمد على أسس تجارية تؤثر على السياسة العامة للمؤسسة، إلا أنه من الناحية العملية فإن هذا العامل قد لا يكون السلبية الوحيدة في التمثيل، حيث يميل تمثيل الحكومة إلى عدم الفعالية في مجالس الإدارات، وقد يكون سبب ذلك عدم وجود تأكيد كبير لأثر المساهمة الإدارية الفعالة التي يمكن أن يساهم بها ممثلو الحكومة في الشركات التي هم أعضاء في مجلس إدارتها .

ومن الضروري أن لا يقود ذلك إلى الاستنتاج إلى أن أعضاء مجالس الإدارة الممثلون للقطاع الخاص في الشركات المساهمة العامة هم أكثر كفاءة أو ديناميكية من ممثلي الحكومة.

وتتجه سياسة الحكومة نحو الاعتماد على اقتصاد السوق المعتمد على القطاع الخاص بصورة رئيسية (Private Sector-led market- Oriented Economy) وهذا يتطلب إجراء بعض التعديلات على الدور التقليدي للقطاع العام بما في ذلك قطاع النقل البحري. وقد أعلنت الحكومة بوضوح عن دورها الذي سيقصر على النواحي التنظيمية والرقابية (Regulatory) وليس كمنتج أو مزود للمواد أو الخدمات. وفي

قطاع الأعمال ، فإن هذه الفلسفة تجلب ما يمكن أن يسمى بثورة تغيير للدور التقليدي للحكومة في قطاع الأعمال (والتي كانت تعتبر خصما وليس شريكا في هذا القطاع) ، فيجري وبصورة دورية ترويد الحكومة بتغذية راجعة (Feed Back) تتضمن المشاكل والعوائق التي يواجهها القطاع الخاص. وتتوقع الحكومة أن يكتسب القطاع الخاص مزيدا من الثقة وتشجيع للاستثمار في المملكة نتيجة لسياساتها الملحوظة في الانسحاب الحكومي من القطاع الخاص واجراء التغييرات التشريعية، والى تحقق سهولة الدخول والخروج للاستثمارات الأجنبية، وكذلك الشفافية في الأطر التنظيمية.

وفي قطاع النقل البحري فقد تم إعادة هيكلة شركة الخطوط البحرية الوطنية الأردنية حيث انبثق منها تأسيس عدة شركات متخصصة وتعمل على أسس تجارية تنافس في مجالات عملها الشركات المختلفة سواء كانت محلية أو أجنبية، بعد أن كانت دوائر تمثل مراكز اتفاق في الشركة.

وتعاني صناعة النقل البحري في الأردن بعدم توفر المعلومات الكمية (Quantitative Information) المتعلقة بقياس القيمة المضافة (Value Added) بشكل موثق. إلا أنه من الممكن الاستدلال بأهمية النقل البحري النسبية ضمن الاقتصاد الوطني الأردني من خلال معرفة حجم القوى العاملة في قطاع النقل البحري كما ذكر في الفصل الأول.

٦-٤-٣- تشغيل الأيدي العاملة البحرية في الأردن

تتميز السياسة البحرية الأردنية بوجه عام (من وجهة نظر العمالة)، بعدم وجود ترتيب معين لهذا القطاع ضمن الاقتصاد الأردني. وتجيز القوانين الأردنية تشغيل

غير الأردنيين على ظهر السفن التي ترفع العلم الأردني مع إعطاء الأولوية للأردنيين عند توفرهم.

ولتحقيق حرية الحركة للعمالة البحرية بين الأردن والدول الأخرى، فقد قامت الأردن بعدة خطوات لتوفير الإطار المؤسسي والعملية بصورة رئيسية من خلال الاتفاقيات الثنائية.

إن من أهم العوائق في مجال تشغيل الطواقم البحرية في معظم الدول، هو الاعتراف المتبادل للشهادات البحرية لا سيما عند عدم وجود تشريعات خاصة بذلك، وكذلك عند وجود اختلافات بين أنظمة الامتحانات والتأهيل في الدول المنفردة.

وتعترف الأردن (دون وجود تشريع خاص بذلك) بشهادات الأهلية البحرية (Certificates of Competency) الصادرة من بعض الدول الأخرى ، على أن تكون تلك الشهادات صادرة وفق الاتفاقية الدولية للعاملين في البحر المعروفة بـ (STCW) لعام ١٩٧٤ وتعديلاتها، بالرغم من أن المملكة لم توقع على هذه الاتفاقية.

ولا يوجد في المملكة أية تشريعات تشترط حصول الكوادر البحرية العاملة على بواخر أردنية على شهادات أهلية بحرية صادرة عن سلطات بحرية أردنية معينة . والانطباع العام يمكن وصفه بعدم وجود ما يمنع من استخدام الطواقم غير الأردنية على البواخر التي ترفع العلم الأردني، وقد يُعزى ذلك إلى حرية الحركة للعمالة بين الأردن ومعظم الدول الأخرى بما في ذلك العمالة البحرية.

وبالنسبة لتوظيف العاملين على ظهر السفن، فإن الاتجاه العام يميل نحو تشغيل الأردنيين كخيار أول ومن ثم من الدول النامية المعروفة بتصديرها لعمالة البحرية

المؤهلة كخيار ثانٍ. إلا أن هذا الاتجاه يعكس سياسة شركات الملاحة وإدارة البواخر ولا يمثل سياسة حكومية، كما أنه بالرغم من تزايد أعداد العمالة البحرية الأردنية، إلا أنه لم يتوفر بعد الإطار القانوني الذي ينظم عملية تشغيل الطواقم البحرية الأردنية وغيرها من حيث الأجور وشروط التوظيف (Conditions of Employment) والفروق (إن وجدت) بين تلك الأجور والشروط بالنسبة للطواقم الأردنية والطواقم غير الأردنية.

وفي الوقت الحالي، فبالرغم من وجود طواقم بحرية غير أردنية على بواخر أردنية، إلا أن الأردن يقوم بتصدير عمالة بحرية إلى دول أخرى لا سيما دول الخليج العربي. وقد نتج عن هذا التصدير تحسن كبير في الوضع التنافسي للعمالة البحرية الأردنية على مستوى عالمي كما ترتب على مثل هذه الترتيبات التي شملت تصدير عمالة أردنية وتوظيف عمالة غير أردنية توفير في كلفة الأيدي العاملة على البواخر الأردنية وهو الاتجاه العام في الدول التي تتبع نظام التسجيل المفتوح (Open - Registry).

وبصورة عامة فإن تشغيل غير الأردنيين على البواخر الأردنية يبقى محدوداً، ولا تزيد نسبة غير الأردنيين عن ١٠% من المجموع الكلي للقوى العاملة على ظهر السفن الأردنية، وتحتصر جنسيات غير الأردنيين من كل من مصر والعراق. ولا يوجد تشريع خاص يمنع غير الأردنيين من العمل على ظهر السفن الأردنية.

وقد تميزت الفترة الواقعة بين عام ١٩٩٠-١٩٩٧ بانخفاض نسبة غير الأردنيين العاملين على ظهر السفن الأردنية، ويعزى ذلك إلى سببين رئيسيين :-

أ- تزايد أعداد الطلبة الأردنيين المتخرجين والحاصلين على شهادات بحرية متخصصة.

السفن الجديدة من أحواض بناء السفن الأجنبية ويقتصر ذلك على مؤسسة الموانئ التي قامت بشراء وحدات قطر جديدة لخدمة الميناء، أما شركات الملاحة الأخرى فقد اقتصر شراؤها حتى الآن على سفن مستعملة.

أما بالنسبة لسوق التأمين فتحتّم قوانين بعض الدول "كما هو الحال في الأردن" على ملاك السفن التي ترفع العلم الوطني التأمين على هذه السفن من خلال شركات تأمين محلية، مما لا يترك مجالاً للحصول على شروط وأسعار أفضل من أسواق تأمين عالمية أخرى معروفة مثل سوق اللويدز في لندن. ويعتبر ملاك السفينة مثل هذه القوانين بأنها تحد من حرية اختيارهم للأسواق الأكثر منافسة وأماناً.

٦-٥ المؤسسات البحرية في المملكة

يمكن تقسيم المؤسسات التي تعمل في قطاع النقل البحري في المملكة إلى قسمين رئيسيين:-

أولاً- القطاع الحكومي ويشمل:-

أ- مديرية النقل البحرية في وزارة النقل.

ب- مؤسسة الموانئ- العقبة

ثانياً- القطاع الخاص ويشمل:

أ- ملاك السفن: وتعتبر كل من شركة الخطوط البحرية الوطنية الأردنية وشركة السلام الدولية للنقل والتجارة الشريكتين الوحيدتين اللتين تمتلكان سفن ترفع العلم الأردني. كما توجد شركة الجسر العربي للملاحة والتي هي شركة عربية مشتركة بين كل من الأردن ومصر والعراق وتمتلك سفن ترفع أعلاماً غير عربية.

ب-مدراء السفن: ويقتصر ذلك على شركة وحيدة في المملكة وربما المنطقة المختصة في هذا المجال. وتشرف على ادارة كافة السفن المملوكة لجهات اردنية سواء كانت ترفع العلم الاردني أو لا، كما تقوم هذه الشركة بإدارة عدد من السفن لملاك غير اردنيين.

ج-وكلاء السفن: ويمثل هذا النشاط نقابة وكلاء الملاحة والتي تضم في عضويتها حوالي ٥٢ وكيلًا بحريًا.

د-الوسطاء البحريون: ويشمل ذلك وسطاء تأجير واستئجار السفن وكذلك وسطاء البيع والشراء.

هـ- المؤسسات الأخرى: وتشمل هيئات تصنيف السفن وممثلي نوادي الحماية والتعويض والمعانون المحايدون (Independent Surveyors) وشركات الصيانة البحرية والبنوك وشركات التأمين وغيرهما من الجهات التي لها علاقة بصناعة النقل البحري.

٦-٦ دراسة حالة (Case Study) (حصة الأسطول الأردني في السوق)

يعتبر ميناء العقبة هو الميناء البحري الوحيد والذي يتم من خلاله بصورة عامة مرور البضائع الأردنية من صادرات وواردات.

وكما هو معروف فإن اجور نقل الصادرات الاردنية تشكل عنصراً مهماً من عناصر التكلفة الاجمالية للبضائع، وبالتالي فإن أي تغيير على كلفة النقل من ميناء العقبة، يؤثر على الموقف التنافسي للصادرات الاردنية.

وبالرغم من ان الاردن يعتبر من الدول الرئيسية المصدرة لمنتجات الفوسفات والبوتاس، الا أنه لا يتمتع باحتكار لأي من هذه السلع، بالرغم من أنه يتمتع بميزة

نسبية بالنسبة لموقعه الجغرافي لميناء العقبة التصديري بالنسبة لقناة السويس وذلك فيما يتعلق بالصادرات المتجهة للهند والشرقين الأقصى والاندنى.

وقد ساعد تخفيض قيمة الدينار الاردني عام ١٩٨٨ على زيادة الموقف التنافسي للصادرات الاردنية، وذلك نتيجة لانخفاض اسعار هذه السلع الوطنية مقدرة بالعملية الاجنبية داخل الاسواق الاجنبية، وبالتالي زيادة الكميات التي يطلبها الاجانب من هذه السلع.

يتم نقل الصادرات الأردنية على ظهر بواخر من مختلف الدول، ويعتبر دور الخطوط البحرية الوطنية الأردنية والتي تسمى عادة بأنها الناقل البحري الوطني، دوراً محدوداً نظراً لقلّة عدد السفن التي تملكها الشركة من ناحية، وكذلك تأجير هذه السفن لشركات أجنبية من ناحية أخرى، يضاف إلى ذلك أن الصادرات الأردنية من فوسفات وبوتاس بشكل عام يتم بيعها على أساس تسليم ظهر السفينة (F O B) وبالتالي فإن ذلك لا يترك دوراً لشركات النقل البحري الوطنية للقيام به.

أما بالنسبة للواردات الأردنية، فهي تصل من عدة مناطق أهمها:

- الشرق الأقصى وجنوب شرق آسيا.

- أمريكا الشمالية والجنوبية.

- شمال أوروبا والمملكة المتحدة .

وباستثناء خط شمال أوروبا والمملكة المتحدة إلى العقبة، فإن المناطق الواردة أعلاه لا تتم خدمة تجارتها مع الأردن بواسطة ناقلين بحريين اردنيين.

وتقوم الخطوط البحرية الوطنية الأردنية بتقديم رحلات بحرية منتظمة لخدمة التجارة الأردنية من دول شمال أوروبا والمملكة المتحدة .

ونظرا لوجود خط بحري واحد يخدم منطقة واحدة مع الأردن، فإنه من الطبيعي أن تتم دراسة حصة الخطوط البحرية الوطنية الأردنية من التجارة التي يخدمها هذا الخط.

حيث تنافس الخطوط البحرية الأردنية خطوطا أخرى من دول متطورة وأخرى من دول نامية. ويمثل خط شمال أوروبا-المملكة المتحدة- العقبة، النشاط الرئيسي للخطوط البحرية الوطنية الأردنية والتي كانت حتى عام ١٩٩٧، الشركة الأردنية الوحيدة التي ترفع سفنها العلم الأردني، فاطلق عليها اسم " الناقل البحري الوطني". وسوف يتم تاليا مناقشة هذا الخط من كافة الجوانب.

١-٦-٦ السوق الأردني - الأوروبي

ليس من المنتظر حدوث تغييرات جوهرية إلى أن يتم رفع الحصار الاقتصادي الدولي على العراق، وذلك نظرا للارتباط الشديد بين ميناء العقبة والتجارة العراقية كما ذكر سابقا. ومما هو جدير بالذكر أنه نظرا لمحدودية إمكانيات ميناء البصرة أو الفاو في العراق سواء من ناحية محدودية الغاطس أو من حيث المعدات المتوفرة لمعالجة البصائع، فإنه إذا ما تم رفع الحظر عن العراق فإنه من المتوقع أن يعود حجم تجارة العراق عن طريق ميناء العقبة إلى سابق عهده قبل أزمة الخليج الثانية .

وحيث أن أكثر من ٧٠% من حمولات البواخر تتم من ميناء استويرب، كما أنه في كثير من الرحلات يكون ميناء التحميل الوحيد للسفينة ، فإنه سيتم اعتبار هذا الميناء كنموذج للتجارة بين شمال أوروبا والعقبة وبالرغم أنه سيتم النطرق إلى بعض موانئ التحميل في أوروبا إلى العقبة.

وقد تم الاعتماد على المرتكزات التالية لتحليل هذا السوق:-

- التقارير الرسمية لمؤسسة الموانئ / العقبة.
- التقارير الرسمية لميناء انتويرب والمعتمدة على الوثائق الجمركية للبضائع المصدرة.
- التدقيق الفعلي من قبل وكلاء الخطوط البحرية لمواقع الخطوط المنهضة.
- عدد الاستفسارات الواردة من الشاحنين (Shippers) ومتابعتها للتأكد من حصول التصدير فعلياً، حتى لو تم عن طريق شركة منافسة.

ويتكون سوق انتويرب العقبة من البضائع التالية سنوياً:-

جدول رقم (٦-١) سوق انتويرب - العقبة - ١٩٩٧

البضاعة	الكمية (ألف طن)	طريقة النقل
أغذية حيوانية	٣٥	تقليدية
مواد كيميائية	١٤	تقليدية
مواد كيميائية	١٤	حاويات
سكر (الخطوط المستظمة)	٦,٢٥٠	تقليدية
سكر	١٨,٧٥٠	حمولات كاملة أو شبه كاملة
حديد (الواح)	٢٣	تقليدية
منتجات ورقية	١٤	تقليدية
منتجات ورقية	٢	حاويات
حديد (قضبان)	١٥	تقليدية
منتجات ألوان	١٢	حاويات
حبوب	١٢	حمولات كاملة (بواخر مستأجرة)
معدات وقطع غيار	١٠	حاويات
البسة وأقمشة	٩,٥٠٠	حاويات
أسمدة	٨,٥٠٠	تقليدية
معدات دحرجة (سيارات)	٢,٧٥٠	تقليدية
معدات دحرجة	٢,٧٥٠	بواخر دحرجة
مواد رجاجية	٤	حاويات
مواد أخرى	١٦	تقليدية
مواد أخرى	٣٦	حاويات
المجموع	٢٥٦	

المصدر : سجلات مؤسسة الموانئ - ١٩٩٨

ويتضح من الجدول رقم (٦-١) ان حوالي ٨٨ ألف طن يتم نقلها عن طريق الحاويات وحوالي ٣١ ألف طن من البضائع يتم نقلها كحمولات كاملة على سفن مستأجرة خصيصا لها مما يترك حوالي ١٣٧ ألف طن من البضائع العامة تتنافس على نقلها الخطوط البحرية التي تخدم هذا الخط.

وبالنسبة لحركة البضائع المنقولة عبر ميناء انتويرب في بلجيكا فيوجد أربعة ناقلين بحريين بالإضافة للخطوط البحرية الوطنية الاردنية لخدمة ميناء العقبة برحلات منتظمة ومعلن عنها مسبقا هي :

١- الخطوط البحرية الوطنية السودانية

وهي الشركة الوطنية السودانية وحتى فترة قريبة كانت مسفنها جميعاً ترفع العلم السوداني، وللشركة مكاتب في كل من الخرطوم وبورسودان، كما يوجد لديها مكتب تمثيل اوروبي في ميناء هامبورغ الالماني، حيث يقوم هذا المكتب بالاشراف على عمليات الشحن وحجز البضائع في أوروبا. وتسير الخطوط البحرية السودانية رحلتين الى اربع رحلات شهريا من ميناء انتويرب الى موانئ البحر الاحمر حيث ترور سفنها كل من العقبة، بورسودان في السودان والحديدة في اليمن .

وبصورة عامة فان ميناء انتويرب هو آخر ميناء تحميل ليوامر الخطوط السودانية كما أن العقبة هي اول ميناء تفريغ في البحر الاحمر، وعليه فان مدة الرحلة البحرية للبضائع الاردنية المستوردة من بلجيكا تبلغ حوالي ١٤ يوما وهي مدة مقبولة، وتمكث بعض سفن الخطوط البحرية السودانية لفترات طويلة في انتويرب (اكثر من سبعة ايام) بانتظار وصول بضائع لأحد موانئ التفريغ الواردة أعلاه، الامر الذي

يساعد على خلق جو شديد من المنافسة مع الخطوط الاخرى بالاضافة الى رفع تكاليف السفن لازدياد مدة الرحلة من ناحية اخرى

وتقدم الخطوط البحرية السودانية خدمات نقل مشترك للبضائع يشمل الحاويات وكذلك البضائع العامة التقليدية (Conventional Break Bulk) ويشمل اسطول الشركة عدة سفن ذات حمولات تبلغ حوالي ١٢,٠٠٠ طن لكل سفينة كما يبلغ متوسط عمر السفن بين ١٧-٢٠ سنة، وترفع معظم السفن العلم السوداني وبعضها العلم القرصي كما يتم ادارة وتشغيل الاسطول السوداني الوطني من قبل موظفين سودانيين. وتعود سفن الشركة من البحر الاحمر الى اوروبا فارغة ما لم يتوفر لها حمولات حزئية او حاويات فارغة لاعادتها لاوروبا.

ب- خط شيبولبورك (Chipolbork Line): وهو خط مشترك بين مشغلين من كل من الصين وبولندا، وتتواجد مكاتب الخط الرئيسية في هامبورج بألمانيا. ويخدم الخط بصورة رئيسية التجارة بين اوروبا وسنغافورة والصين، وعليه فان مبدء العقبة يعتبر واقعا على خط رحلات البواخر (Enrout) مما يساعد على تخفيض كلفة التشغيل ويجنب الخط عودة البواخر فارغة الى اوروبا وبالتالي تحسين وضع هذا الخط التنافسي بين الخطوط الاخرى.

ويقوم الخط بتشغيل سفن مستأجرة حديثة نسبيا ذات عمر متوسط يبلغ حوالي عشر سنوات وذات حمولات تتراوح بين ١٥ و ٢٠ ألف طن. ويبلغ معدل الرحلات رحلة واحدة شهريا تخدم البضائع التقليدية وكذلك البضائع المنقولة بالحاويات.

ج- خط جير بلك (Gear Bulk Line): وهو خط نرويجي ، وتتواجد مكاتب الشركة الرئيسية في بيرجن (Bergen) بالنرويج، ويتكون اسطول الشركة من سفن مملوكة

وحديثة الصنع (٥-١٠ سنوات) وصندوقية الشكل (Box Shaped) بذات حمولات كبيرة تبلغ ٢٥-٤٠ ألف طن وتختص هذه الشركة بنقل الورق ومنتجات الغابات من الصادرات الاسكندنافية عبر ميناء هامبورج وانتويرب.

ويسير الخط رحلات منتظمة بتردد يبلغ رحلة واحدة شهرياً، كما يتم تحميل بضائع تقليدية وكذلك بضائع الحاويات.

د- خط ريكرمز (Rickmers Line): وهو خط يعمل برأس مال ألماني، ويقوم بتشغيل سفن قديمة نسبياً ذات أعمار تتراوح بين ١٥ و ٢٠ سنة وحمولات كبيرة نسبياً تتراوح بين ٢٢ و ٢٥ ألف طن. ويعتمد الخط على سفن مستأجرة لمدة ٦-١٢ شهر وبالتالي يتجنب الاستثمار بشراء سفن مملوكة. ويقوم الخط بتسيير رحلات منتظمة بتردد رحلة واحدة كل ثلاثة اسابيع من موانئ شمال أوروبا الى موانئ الخليج العربي ومنغافورة، وبالتالي فان العقبة كما هو الحال بالنسبة لخط شيبولبورك تقع على خط عمل السفن مما يعطي الخط ميزة حسنة بين الشركات المنافسة حيث يقوم الخط بقبول اسعار شحن منخفضة و/ أو التخصيص بنقل البضائع ذات الاجور المنخفضة، وبالتالي يتجنب الخط تعليق أو تأخير أو تغيير رحلات السفن بسبب عدم توفر البضائع، الأمر الذي تواجهه الخطوط الأخرى العاملة على نفس الخط. ولا يخدم الخط أي ميناء في البحر الأحمر باستثناء ميناء العقبة، كما ان الخط يخدم البضائع العامة التقليدية لا سيما الحديد وكذلك الحاويات.

وقد قامت عدة خطوط بخدمة خط شمال أوروبا والمملكة المتحدة - العقبة حيث يمكن تلخيص أداء هذه الخطوط خلال الفترة الواقعة بين ١٩٨٢-١٩٩٧ في الجدول رقم (٦-٢).

جدول رقم (٦-٢) الخطوط العاملة على خط شمال أوروبا / المملكة المتحدة - العقبة للفترة (١٩٨٢-١٩٩٧)

الخط	عدد رحلات	الحمولة الكلية	متوسط الحمولة لكل رحلة	عدد سنوات خدمة الخط
الخطوط البحرية الوطنية الاردنية	١٤٣	١١٥٩١٥٨	٨١٠٦	١٥
الخطوط البحرية الوطنية السعودية	٩٩	٣١٢٥٤٣	٣١٥٧	٨
هافاك لويذر ريكزر	٩٦	٢٤٧٠٠٠	٢٥٧٣	٩
الخطوط العراقية	٤٠	١٨٨٥٠٠	٤٧١٣	٦
ماريتايم ترانسبورت لوفرسيز	٢٢	١٢٦٥٠٠	٥٧٥٠	٤
جير بك	٥٩	١١٣٥٠٠	١٩٢٤	٩
جلوبال ماريتايم بريك باك	١٢	١١٣٥٠٠	٩٤٥٨	٢
بوليش اوشن لاين	٢٨	٦٦٠٠٠	٢٣٥٧	١١
شيبولبورك	١٣	٣٨٠٠٠	٢٩٢٣	٤
الخط السعودي الاوروبي	٨	٢٢٠٠٠	٢٧٥٠	١
غيرها	---	٢٠٠٠٠	---	---

المصدر: دائرة الابحاث - الخطوط البحرية الوطنية الاردنية

ويتضح من الجدول أعلاه رقم (٦-٢) ان الخطوط البحرية الوطنية الاردنية كانت هي الخط الرئيسي الذي خدم التجارة بين شمال أوروبا والعقبة، سواء بالنسبة لعدد الرحلات التي تم تسيرها أو الحمولات الكلية وكذلك حمولة كل رحلة، كما يتضح من الجدول نفسه العدد الكبير للمشغلين الذين حاولوا خدمة الخط ولم يستمر معظمهم بسبب المنافسة الشديدة.

ويشتمل الجدول (٦-٢) على حجم البضائع العامة المنقولة بالطرق التقليدية ولا يشمل بضائع الحاويات، وذلك لعدم توفر المعلومات الكافية عنها.

أما بالنسبة لحصة الخطوط البحرية الوطنية الاردنية من البضائع المنقولة من خط شمال أوروبا / المملكة المتحدة الى العقبة مقارنة مع الشركات الاخرى المنافسة للأعوام ١٩٩٥، ١٩٩٦ و ١٩٩٧ فيمكن تلخيصها بالجدول الآتي:-

جدول رقم (٦-٣) حصة الخطوط العاملة على خط شمال أوروبا والمملكة المتحدة - العقبة ١٩٩٥

الخط	عدد الرحلات			كمية البضائع بالطن			الحصة من السوق %		
	٩٥	٩٦	٩٧	٩٥	٩٦	٩٧	٩٥	٩٦	٩٧
الخطوط البحرية الوطنية الاردنية	١١	١١	١٠	٨٦٢١٠	٨٩٠٠٠	٨١٠٠٠	٤١,١	٤١,١	٣٩,٢
الخطوط البحرية الوطنية السودانية	١٩	١٨	١٨	٥٧٤١٩	٥٨٢١٠	٥٩٨٢٩	٢٧,٤	٢٦,٨	٢٧,٥
ثيبولورث	١٢	١٣	١٣	٣٣٢١٧	٣٧٢٠٠	٣٨٠٠٠	١٥,٨	١٧,١٦	١٨,٤
ريكمير	٨	٩	٩	٢٤٩١٠	٢٤٢٣٥	٢٣١٥٧	١١,٩	١١,١٨	١١,٢
جير بلك	٥٥	٥٦	٥٤	٢٠٩٦٧٩	٢١٦٨٠٥	٢٠٦٦٧٥	١٠٠	١٠٠	١٠٠

المصدر : دائرة الابحاث - الخطوط البحرية الوطنية الاردنية

ويتضح من الجدول رقم (٦-٣) ان الخطوط البحرية الوطنية الاردنية تمكنت خلال كافة الاعوام المذكورة من نقل الحصة الاكبر بالنسبة للبضائع المنقولة من شمال أوروبا الى العقبة بالرغم من ان الخطوط الاخرى تمكنت من تقديم رحلات اكثر، ويعود ذلك الى ان الخطوط البحرية تقوم بنقل البضائع بصورة رئيسية الى ميناء العقبة ولا تنقل بضائع الى موانئ اخرى الا في حالة عدم توفر البضائع الكافية لميناء العقبة، بينما تقوم الخطوط الاخرى بخدمة ميناء العقبة كواحد من عدة موانئ وبالتالي فان حصته من حمولات السفن لا تعتبر حصة رئيسية.

٦-٦-٢ السوق الالماني

تعتبر الموانئ الالمانية موانئ ثانوية بالنسبة للخطوط البحرية الوطنية الاردنية حيث غالبا لا يتم زيارتها من قبل سفن الشركة، حيث لا يغطي النخل المتحقق من حجوزات البضائع، مصاريف الميناء وأجور التحميل، ولذلك يتم نقل هذه البضائع الى ميناء انطويرب البلجيكي بنظام الاقطرمة (Transshipments) حيث يتم تحميلها على السفن من هناك.

وبالنسبة للبضائع العامة ، ففيما يلي تفاصيل البضائع المنقولة من ميناء هامبورج إلى العقبة للاعوام ١٩٩٥ - ١٩٩٧ :-

جدول رقم (٤-٦) حركة البضائع من ميناء هامبورج إلى العقبة ١٩٩٥ - ١٩٩٧ (الورق بالطن)

المادة	١٩٩٥	١٩٩٦	١٩٩٧
ورق	١٣٩٦٢	١٢٢١٠	١٥٢٨٩
أغذية حيوانية	١٣٤٩٤	١٣٨١٩	٩٩٥٧
حديد	٣٤٤٨	٤٢٨٠	٢٩٢٧
مواد كيميائية	٣٩٦٠	٤٢٠٠	٢٨١٠
سيارات	٣٠٧١	٣٢٨٧	٢٨١٢
ربوت	٢٣٢٢	٢٣٠٠	٢١٨٠
منتجات بلاستيكية	١٤١٥	١٥١٦	١٣٨١
أنسجة	١٣٣٥	١٣٨٠	١٢٨٩
الكتر ونيات	١١٩٨	١٢١٠	١٣٨١
مواد إنشائية	١٠٢٥	١٢٥١	١١١٧
مواد لاصقة	١٠٠٧	١٣٨٠	١٢٩٥
انوية	٩٣٣	٨٢١	١١١٠
مواد غذائية	٨٤٨	١٠٨٠	٩١٣
مواد ملونة	٦٢٣	٨١٢	٧٢٢
لحوم مجففة	٤٧٦	٥١٠	٢٩٧
مواد زجاجية	٤٧٦	٣٢٨	٤٧١
مواد بناء	٣٩٤	٣٨٥	٤١٢
مواد عضوية خام	٣٥٦	٢٢٧	٢١٠
البينة وأحذية	١٦٤	١٦٥	١٥٣
أسمدة	١٤٩	١٢٨	١٥١
جلود	١٢٥	١٣٨	١٢٨
سكر	١٠٨	١٠٦	١٢٧
مواد خشبية	١٠٣	١٠٠	٨٨
كحول ومشروبات روحية	٢٨	٤١	٢٢
مواد أخرى	٥٢٠٢	٥٥١٠	٥١٨٠
المجموع	٥٧٢٠٢	٥٧١٨٤	٥٥٢٤٥

المصدر: دائرة الأمانات-الخطوط البحرية الوطنية لأرنبية

وكما هو واضح من الجدول رقم (٤-٦) فإن مجموع البضائع الواردة للمملكة من هامبورج لا يزال متواضعا في كافة السنوات الواردة لا سيما عند التطر إلى عدد الخطوط العاملة بين خط شمال أوروبا والعقبة، فإذا تمكنت الخطوط البحرية الوطنية

الأردنية من السيطرة على ٣٥% من هذا السوق، فإن سفنها ستتمكن من تحميل حوالي ١٩٩٥٠ طن سنوياً أي أقل من ٢٠٠٠ طن لكل رحلة، وإذا نظرنا إلى حجم السفن التي تديرها الشركة لخدمة هذا الخط واجرتها العالية نسبياً وكذلك كلفة دخولها للميناء، فقد يكون من المبرر نقل هذه البضائع كبضائع اقترمة (Transshipment) إلى ميناء انتويرب ومن ثم تحميلها إلى العقبة.

أما بالنسبة للبضائع المقلولة من ميناء بريمين في ألمانيا فتبلغ في مجموعها حوالي ٦٠٠٠ طن من البضائع العامة التقليدية سنوياً^(١) وبالتالي يتم نقلها إلى العقبة عن طريق ميناء انتويرب، ما لم يتم تحميل كميات أكبر من البضائع بهدف تفرغها في أكثر من ميناء بالنسبة للخطوط التي تخدم موانئ أخرى غير ميناء العقبة.

أما بالنسبة لحركة الحاويات، فقد بلغت حوالي ٢٢٠٠ حاوية مكافئة لعشرين قدماً من ميناء هامبورج إلى ميناء العقبة عام ١٩٩٧، مقابل حوالي ٥٠ وحدة من ميناء بريمين في نفس العام^(٢) وبصورة عامة، فإن منافسي الخطوط البحرية الوطنية الأردنية في الموانئ الألمانية هم أنفسهم منافسي الخط من ميناء انتويرب بالإضافة لوجود بعض المنافسين الذين يخدمون هذه الموانئ بسفن الحاويات فقط مثل شركة الملاحة العربية المتحدة وهي شركة خليجية مقرها الكويت.

ويحقق المنافسون لخدمة الموانئ الألمانية مميزات تزيد من حدة التنافس أهمها:-

- استظام الرحلات.
- دقة مواعيد الرحلات.
- انخفاض في أسعار الشحن البحري.

١. دائرة الأبحاث، الخطوط البحرية الوطنية الأردنية ١٩٩٧

٢. المصدر السابق

- توفر كميات وافرة من الحاويات الفارغة في الموانئ والمناطق المجاورة لها بالنسبة للخطوط التي تخدم حركة الحاويات والبضائع التقليدية.

٦-٣ الواردات الأردنية من المملكة المتحدة

ينمير حجم الواردات الأردنية من المملكة المتحدة بالانخفاض، مقارنة بالواردات الأردنية عبر ميناء انتويرب البلجيكي، ولذلك فإن موانئ المملكة المتحدة تعتبر أيضاً موانئ ثانوية في رحلات سفن الخطوط البحرية الأردنية، وتقتصر هذه الرحلات على نقل بضائع القوات المسلحة الأردنية القادمة من المملكة المتحدة، حيث تعتبر الخطوط البحرية الأردنية الناقل المفوض لنقل هذه البضائع، وما هو جدير بالذكر أن شحن مثل هذه البضائع يحقق إيرادات عالية للشركة، حيث تحتاج إلى المزيد من العناية الخاصة خلال مناوئتها في عمليات التحميل والتفريغ.

وبصورة عامة، فإنه ما لم يتوفر بضائع خاصة بالقوات المسلحة في أحد موانئ المملكة المتحدة فإن الخطوط البحرية الأردنية تقوم بشحن البضائع من الموانئ البريطانية عبر ميناء انتويرب في بلجيكا حيث لا يتم شحن بضائع القوات المسلحة عن طريق ميناء ثالث Transshipment . وكقاعدة عامة يتم تحميل بضائع القوات المسلحة من آخر موانئ التحميل ويتم تفريغها في أول موانئ التفريغ (العقبة).

٦-٧ تأثير الاقتصاد الأردني على صناعة النقل البحري

لا يختلف اثنان في أن صناعة النقل البحري بما تشمله من وسائل نقل وموانئ ومعدات وتجهيزات تعتبر من الصناعات الأساسية في أي اقتصاد وطني ، وأن لها مساهمات ملحوظة في تفعيل مختلف الأنشطة الاقتصادية . ففي نفس الوقت الذي تراها تساهم في دفع عجلة النشاط الاقتصادي في مختلف القطاعات الاقتصادية ، نجدها تتأثر بالتقلبات

التي يمر بها النشاط الاقتصادي في دوراته التجارية وبالظروف السياسية والاقتصادية وانعكاساتها على الاقتصاد الوطني .

ومن الممكن قياس أهمية قطاع النقل البحري الوطني في الاقتصاد الوطني من خلال نموذج ليونتيف Leontif المدخلات والمخرجات (Input- Output) الذي يوضح طبيعة ودرجة الترابط والتشابك بين مختلف القطاعات الإنتاجية في الاقتصاد الوطني.

في هذا النموذج ، يتكون نظام الإنتاج في أي اقتصاد حديث من عدد " N " من القطاعات الإنتاجية ينتج كل واحد منها سلعة أو خدمة متجانسة وذلك لمقابلة احتياجاته واحتياجات القطاعات الإنتاجية الأخرى منها كسلعة وسيطة بالإضافة إلى احتياجات الطلب النهائي عليها من القطاع العائلي والقطاع الحكومي والتصدير وفي نفس الوقت ، فإن كل قطاع انتاجي منها يعتمد على ما ينتجه القطاع نفسه وما تنتجه بعض أو كل القطاعات الأخرى كمواد أولية لإنتاج ما ينتجه من سلع أو خدمات .

إذا عرفنا مخرج أو منتج القطاع (i) بـ X_i ، فإن الكمية x_{ij} تستخدم من قبل القطاع jth كمدخل لإنتاج المخرج الحاصل به. وعليه فإن حاصل الجمع $\sum_{j=1}^n x_{ij}$ يمثل ذلك الجزء من إنتاج X_i الذي استخدم من القطاعات الإنتاجية كمادة أولية. أما الباقي $X_i - \sum_{j=1}^n x_{ij}$ فقد تم استخدامه لإشباع الطلب النهائي $\sum F_i$ المكون من الاستهلاك والاستثمار والإنفاق الحكومي والصادرات. وعليه يمكننا كتابة

$$X_i = \sum_{j=1}^n x_{ij} + F_i \quad \{1\} \quad i=1, \dots, n$$

وعند قراءة المعلومات عموداً عموداً في المصفوفة X ، فإن عناصر العمود jth هي $x_{1j}, x_{2j}, \dots, x_{nj}$ ، تشير إلى المشتريات التي قام بها القطاع j من القطاعات الأخرى

بما فيها القطاع نفسه لإنتاج مخرجه x_j . وإذا افترضنا أن هذه المدخلات هي معادلات خطية (Linear Function) من مستوى المخرج، يصبح لدينا:

$$x_{ij} = a_{ij} X_j \quad \{2\} \quad i, j = 1, \dots, n$$

ويعرف الثابت " a_{ij} " بأنه المعامل الفني للإنتاج (Technical coefficient of production) ويكون كل " a_{ij} " أكبر أو يساوي صفر.

وبتعويض المعادلة {2} في المعادلة {1} فإننا نحصل على

$$X_i = \sum_{j=1}^n a_{ij} X_j + F_i \quad \{3\} \quad i = 1, \dots, n$$

وبلغة المصفوفات (Martix notation)

$$X = AX + F \quad \{4\}$$

وبإعادة ترتيب المعادلة 4 نحصل على :

$$(I - A) X = F \quad \{5\}$$

حيث I هي مصفوفة تعريفية أحادية بأبعاد مشابهة للمصفوفة A . وبضرب طرفي المعادلة {5} بمقلوب أو معكوس المصفوفة $(I-A)$ ، فإنه يمكن حل هذا النظام من المعادلات لأي مستوى من الطلب النهائي (Final Demand) المحدد خارجياً:

$$X = (I - A)^{-1} F$$

وتسمى المصفوفة المقلوبة (المعكوسة) بمضاعف يونتيف المصفوفي "Leontief Matrix Multiplier" حيث يمثل العنصر i th الكمية الإجمالية للمادة (i) المطلوبة مباشرة أو بصورة غير مباشرة لإنتاج وحدة من السلعة (j) لتلبية الطلب النهائي.

ولتطبيق هذا المنهج للتعرف على أهمية صناعة النقل البحري في الأردن، فإننا نحتاج إلى معلومات حديثة لمصفوفة المدخلات و المخرجات للأردن تكون فيها صناعة النقل

البحري ممثلة كقطاع منفصل، إلا أن ذلك غير متوفر حالياً ، حيث أن هذه الصناعة مشمولة مع قطاع النقل والاتصالات مما يصعب عملية تحديد درجة الارتباط والتشابه العلاقات المتداخلة بين النقل البحري وبقية القطاعات الأخرى في الاقتصاد الأردني .

وكيدل لذلك، فإنه يمكن استكشاف علاقات ممكنة بين نشاطات النقل البحري وعدد من المتغيرات الكلية (Macro Variables) مثل الناتج المحلي الإجمالي، التجارة الخارجية، موارد النقل البحري، بعض النشاطات الاقتصادية في بعض القطاعات المحددة (التعدين) وكذلك البيئة السياسية في المنطقة. ولاغراض تسهيل البحث فإنه يفترض أن التغيرات في حجم التجارة الخارجية (الصادرات والواردات) تؤثر على نشاطات النقل البحري بنفس الاتجاه. وكذلك يمكن الافتراض أن أي توسع في انتاج وتصدير الصناعات التعدينية سوف يتطلب زيادة في مستوى نشاطات النقل البحري.

أن نمو الناتج المحلي الإجمالي يؤثر بشكل إيجابي على مستوى نشاطات النقل البحري، لا سيما إذا كان هذا النمو ناتجاً عن زيادة في الصادرات والاستثمارات ، كما أن نمو الناتج القومي الإجمالي يؤدي كذلك إلى زيادة في حجم الواردات.

ومن الجدير بالذكر، أنه لا يمكن إغفال تأثير التشريعات الحكومية والتي ترتبط بإجراءات الميناء و اجور بعض نشاطات النقل البحري (مثل التحميل والتفريغ، رسوم الميناء) وتكلفة تشغيل السفن وكذلك الوضع السياسي للدولة.

من ذلك نرى أنه بالإمكان افتراض علاقة يكون فيها حجم النقل البحري ممثلاً بالحمولة الساكنة الكلية (Dead Weight) متغيراً تابعاً وكل من الناتج المحلي الإجمالي وحجم التجارة الكلي وانتاج قطاع التعدين متغيرات مستقلة تؤثر كما هو مفترض أعلاه في حجم النقل البحري.

وعليه، يمكننا كتابة هذه العلاقة على النحو التالي :

$$SH = f(GDP, TT, M) \quad (1)$$

حيث :

SH : حجم النقل البحري ممثلاً بالحمولة الساكنة بالآلاف الأطنان .

GDP : الناتج المحلي (الإجمالي مليون دينار) .

TT : إجمالي التجارة الخارجية بالأطنان .

M : مجموع إنتاج قطاع التعدين في الأردن بالأطنان .

جدول رقم (٦-٥) للناتج المحلي الإجمالي، إنتاج قطاع التعدين وحجم التجارة الأردنية

Year	Shipping (DWT) Ton	Total trade (ton) Million	Minning Ton	GDP (J.D) Million
1986	58000	16,85	6,875,204	2163
1987	48000	20,01	7,326,369	2208
1988	4800	21,00	7,825,660	2264
1989	60271	18,68	8,585,642	2372
1990	38271	15,04	8,302,076	2668
1991	16271	13,23	7,442,686	2855
1992	16271	13,38	7,053,148	3493
1993	16271	11,63	6,123,721	3811
1994	15000	10,57	5,009,011	4190
1995	32000	11,76	6,346,156	4620
1996	66000	12,01	6,937,828	5118
1997	46775	12 30	6,731,423	4952

المصدر : تجميع الباحث

وباستخدام أسلوب تحليل الانحدار متعدد المتغيرات على سلسلة زمنية من البيانات المتعلقة بهذه المتغيرات كما هي واردة في الجدول رقم (٦-٥) أعلاه ، تم بتقدير معاملات هذه المتغيرات في الدالة بصياغتها الخطية على مرحلتين :

أولاً : اعتماد اثنين فقط من المتغيرات المستقلة وهما الناتج المحلي الإجمالي وإجمالي التجارة الخارجية كما في الصياغة التالية :

$$S_t = a_0 + a_1 GDP_t + a_2 TT_t + E_t, t = 1986, \dots, 1997. \quad (2)$$

وكانت نتيجة القياس الإحصائي متفقة تماماً من حيث الإشارة مع جميع الافتراضات التي وضعتها الدراسة فيما يتعلق بطبيعة العلاقة بين حجم النقل البحري وكل واحد من المتغيرات التي اقترحتها العلاقات المفترضة بينها في هذه الدراسة ، كما أنها تفسر ما نسبته ٥٤% من التغيرات المشاهدة في حجم النقل البحري خلال سنوات فترة الدراسة. أما بالنسبة لكبر مقدار المعامل الثابت في هذه التقديرات والذي جاء سالياً ، فيمكن تفسيره بالانعكاسات السلبية على حركة النقل البحري للسلع الناجمة عن التطورات السياسية التي مرت بها المنطقة إبان أزمة حرب الخليج الثانية وما أعقبها من فرض حصار اقتصادي شامل على العراق . وعلى وجه التحديد ، كانت التقديرات لكافة المعاملات كما يلي :

$$S = - 111641 + 15.177 GDP + 6703.556 TT \quad (3)$$

$$R^2 = 0.54$$

ثانياً : اعتماد جميع المتغيرات المستقلة المفترضة في هذه الدراسة وهي الناتج المحلي الإجمالي وإجمالي التجارة الخارجية وإنتاج قطاع التعدين كما في الصياغة التالية :

$$S_t = a_0 + a_1 GDP_t + a_2 TT_t + a_3 M_t + E_t, t = 1986, \dots, 1997. \quad (4)$$

وكانت نتيجة القياس الإحصائي هنا أيضاً متفقة تماماً من حيث الإشارة مع جميع الافتراضات التي وضعتها الدراسة فيما يتعلق بطبيعة العلاقة بين حجم النقل البحري وكل واحد من المتغيرات التي اقترحتها الصياغة المقترحة أعلاه ، وتفسر ما نسبته ٥٨% من التغيرات المشاهدة في حجم النقل البحري خلال سنوات فترة الدراسة .

وكانت التقديرات لكافة المعاملات كما في الآتي :

$$S = -140906 + 15.754 \text{ GDP} + 5749.252 \text{ TT} + 5866.271 \text{ M} \quad (5)$$

$$R^2 = 0.58$$

وبلاحظ مما سبق وجود علاقة قوية بين كل من الناتج المحلي الاجمالي وحجم التجارة الخارجية وصناعة النقل البحري، الأمر الذي يؤكد ضرورة الاهتمام بهذه الصناعة. وبالرغم من أن صناعة النقل البحري هي متغير تابع، حيث يكون التركيز على المتغير المستقل، إلا أن هذا لا يعني عدم الاهتمام بها، لان الارتفاع بصناعة النقل البحري يؤثر في الناتج القومي والتجارة الخارجية.

وبالرغم من ان صناعة النقل البحري تتميز بتحقيق عائد منخفض على الاستثمار، مقارنة بالصناعات الاخرى، فإنه يجب ان لا تستغل هذه الحقيقة ضد ضرورة وجود اسطول بحري وطني، فالدور الذي تلعبه هذه الصناعة في الاقتصاد الوطني لا يقتصر على ما يمكن قياسه من مساهمة الاسطول الوطني في الناتج المحلي الاجمالي، فقد لعب دورا توازنيا في معظم الازمات التي تتعرض لها الدول ومنها الاردن.

اما بالنسبة لميناء العقبة فهو يحقق ايرادا مغفولا ويساهم بتوفير عملات صعبة مما يساهم ايجابيا في الناتج المحلي الاجمالي. ويبين الجدول التالي ايرادات الميناء للفترة الواقعة بين ١٩٨٨ و ١٩٩٨.

جدول رقم (٦-٦) إيرادات ميناء العقبة ١٩٨٨-١٩٩٨

السنة	الإيرادات (بالآلاف دينار أردني)
١٩٨٨	٤٠٥٧٤
١٩٨٩	٣٥٠٦٧
١٩٩٠	٣٢٧١٢
١٩٩١	٢٩٣٧٤
١٩٩٢	٣٧٨٣٠
١٩٩٣	٤١٨٠٠
١٩٩٤	٣٨٥٠٠
١٩٩٥	٤٣٩٠٠
١٩٩٦	٤٦٠٠٠
١٩٩٧	٤٢٣٧٨
١٩٩٨	٤٤٣٢١

المصدر - سجلات مؤسسة قموال ١٩٨٨-١٩٩٩

ويلاحظ من الجدول السابق رقم (٦-٦) أعلاه ارتفاعاً ملحوظاً في إيرادات الميناء علم ١٩٩٨، مقارنة بمعظم لسنوات الأخرى ويعزى ذلك إلى زيادة حجم الواردات لا سيما البضائع العامة والتي تعتبر اجور مبالغتها في الميناء أعلى مقارنة بالبضائع الأخرى. من ناحية أخرى، وكما ذكر سابقاً، فإنه يلاحظ أيضاً انخفاض حجم إيرادات الميناء خلال عام ١٩٨٩ بسبب الأزمة الاقتصادية التي تعرضت لها المملكة عام ١٩٨٨ وفي عامي ١٩٩٠ و ١٩٩١ تزايد الانحدار في حجم الإيرادات بسبب أزمة الخليج الثانية وتوقف ورود البضائع العراقية عن طريق ميناء العقبة إلا أن الإيرادات عاودت الارتفاع بسبب زيادة حجم الواردات الأردنية وذلك تلبية لحاجة السوق المحلي التي تزايدت بسبب عودة حوالي ٤٠٠ ألف أردني من الكويت ودول الخليج الأخرى، حيث تزايدت حاجة السوق المحلي على بعض المواد لا سيما تلك المرتبطة بالبنية التي شكلت الاستثمار الرئيسي في تلك الفترة. وتمثل إيرادات الميناء لعام ١٩٩٦ أعلى قيمة خلال الفترة المذكورة، وذلك بسبب ورود كميات كبيرة من المستوردات العراقية عن طريق ميناء العقبة، وذلك ضمن برنامج الأمم المتحدة " النفط مقابل الغذاء".

٦-٨ الخلاصة

تناولنا في هذا الفصل موضوع أداء صناعة النقل البحري في الأردن من خلال مراجعة السياسات الحكومية المتبعة في هذا المجال وتأثيرها على الاقتصاد الوطني، وقد لاحظنا أن هذه الصناعة على درجة عالية من التعقيد نظراً لكونها عالمية ومتخصصة وتحتاج إلى رأس مال كبير، كما أن السياسات المتعلقة بصناعة النقل البحري غالباً ما تكون ذات تأثيرات متعددة وتتأثر بعوامل اقتصادية وسياسية واجتماعية محلية ودولية.

وفي الاردن، لا تقدم الحكومة دعماً مباشراً للشركات البحرية لشراء السفن، ولكنها تقدم دعماً تشغيلياً من خلال تخفيض تكاليف الوقود وتسهيلات ضريبية محدودة كالأعفاء من ضرائب الأرباح الرأسمالية وحجز البضائع الأردنية بالاقضية والتوقيع على مدونة السلوك على الخطوط المنتظمة.

ولكن الأردن لا يشارك في المؤتمرات الخاصة بالخطوط المنتظمة، أما بالنسبة للحصص، فالسياسة العامة للدولة في الأردن تسير في اتجاه الانسحاب التدريجي للحكومة من كثير من المؤسسات وإفساح المجال أمام القطاع الخاص للمشاركة بفاعلية في الكثير من النشاطات الاقتصادية ومنها أنشطة صناعة النقل البحري.

أما من حيث مساهمتها في الاقتصاد الوطني، فقد بدا واضحاً ترايد أعداد الأيدي العاملة الأردنية في هذه الصناعة وكلها مؤهلة ومدرّبة، كما أن أعمال التأمين اللازمة في هذه الصناعة محصورة في شركات التأمين الأردنية.

وقد بينت الإحصاءات المتاحة ارتفاع حصة شركة الخطوط البحرية الوطنية الأردنية في أعمال خط شمال أوروبا - العتبة حتى بين جميع الشركات العاملة على هذا الخط وقدرتها على المنافسة دولياً. وقد أظهرت الإحصاءات مساهمة ميناء العقبة في تحقيق إيرادات عالية وتوفير عملات صعبة للاقتصاد الوطني.

وقد بينت الدراسة أن أعمال النقل البحري تتأثر بكل من الناتج المحلي الإجمالي وحجم التجارة الخارجية وإنتاج قطاع التعدين بصورة مطابقة للافتراضات المتعلقة بمثل هذه التأثيرات، وقد استخدمت الدراسة في ذلك منهجية القياس الإحصائي بأسلوب تحليل الانحدار متعدد المتغيرات.

واستكمالاً لتغطية البحث، فسيتم في الفصل التالي، تناول النقل متعدد الوسائط، وذلك
 نظراً للأهمية الاقتصادية التي يتمتع بها، لا سيما في ظل تطور خدمات النقل لتشمل
 أكثر من واسطة نقل واحدة بهدف تحقيق ما يعرف بخدمة من الباب إلى الباب.

الفصل السابع

النقل متعدد الوسائط والوجستيات

٧- النقل متعدد الوسائط واللوجستيات

٧-١ مقدمة

تم في الفصل السابق دراسة تقييمية لاداء صناعة النقل البحري في الاردن من خلال تقييم السياسة الاردنية في بعض اهم جوانب النقل البحري مثل سياسة الدعم وغيرها ثم تم دراسة حالة لحصة الاسطول الاردني في سوق معينة، وناقش الفصل كذلك العلاقة بين صناعة النقل البحري الاردني والنتائج القومي الاحصالي والتجارة الخارجية الاردنية.

واستكمالاً لهذا البحث، سيتم في هذا الفصل دراسة النقل متعدد الوسائط حيث يمثل هذا الموضوع ، آخر التطورات في قطاع النقل البحري واللوجستيات من حيث نشأة هذا النشاط وتطبيقه وتشريعاته وكذلك الدور المستقبلي لقطاع النقل البحري واللوجستيات.

يعتبر تعدد وسائل النقل ظاهرة ليست جديدة، ولكن يعتقد بوجودها منذ قبل التاريخ المكتوب، حيث يعتقد أنه في تلك الحقبة من الزمن تم نقل البضائع عبر الانهار باستخدام ألواح من الخشب^(١)، كما يشير بعض المؤرخين الى نقل بعض الحيوانات الوحشية من أفريقيا بأفصا بطريفة الدحرجة (Ro-Ro) ، وذلك قبل عصر الامبراطورية الرومانية^(٢).

1- Muller, Gerhardt, 1990, Intermodal Freight Transport, University of New York

2- Seaton, Bruce, AAL President, June 1987, Contemporary Transportation (from Intermodal Age)

كذلك، فإنه يمكن القول أن نقل السلع بأكثر من وسيلة نقل واحدة، هو عمل لا يمثل ثورة في قطاع النقل، إلا أنه من الجدير بالملاحظة أن التركيز على نقل الحاويات بأكثر من واسطة نقل هو الذي أشاع فكرة النقل متعدد الوسائط.

٧-٢ ثورة الحاويات

يعتبر ما يعرف بالبرميل (Barrel) أول حاوية استخدمت في النقل البحري الحديث لنقل العديد من البضائع المتنوعة، مما زاد من استعمالها بأحجام مختلفة. ولا تزال بعض الحاويات من هذا النوع تستخدم لسعة ٥٥ جالون، الأمر الذي يؤكد نجاح استعمالها عبر العصور^(١).

ومنذ ذلك الوقت، فقد شهد قطاع النقل البحري عدة محاولات لتسهيل حركة البضائع مما طور فكرة تعدد الوسائط (Intermodality). إلا أن وجود تنافس بين مختلف وسائط النقل قد ساهم في إبطاء عملية التطور هذه.

وخلال الحرب العالمية الثانية، احتاج الجيش الأمريكي لنقل البضائع بطريقة أسرع من تلك المستخدمة لنقلها بالطريقة التقليدية، وعلى ذلك، فقد قام بعض خبراء النقل في الجيش الأمريكي من ابتكار طريقة لنقل البضائع متعددة الأنواع بصناديق (Palletized)^(٢) وذلك لنقلها إلى أوروبا، ومع نهاية الحرب، كانت هذه الفكرة قد انتشرت، ثم تبعها استعمال الحاويات الملائمة للنقل بالبحر وكذلك عن طريق البر.

١. مرجع سابق

٢. مرجع سابق

ويعتبر مالكوم مكليين (Malcom Mclean) رائداً في استخدام فكرة تعدد وسائل النقل. فقد بدأ مكليين عمله كسائق شاحنة ثم تعامل مع شركة Water man Steamship CO واحدى الشركات الاخرى المتفرعة عنها.

وفي عام ١٩٥٦، قام بتبني فكرته باستخدام حاوية تصلح للنقل بالبحر وكذلك بالبر. وبالفعل تم ذلك على أول سفينة لنقل الحاويات، الأمر الذي يعتبر تاريخاً لثورة تجارية في هذا المجال. وبعد هذا التاريخ بسنة واحدة فقط، احتفل مكليين بتدشين أول خط لنقل الحاويات عمل بين ميناء نيويورك وميامي وبعض الموانئ الأمريكية الأخرى.

وقد اختلف مكليين عن غيره في نظريته الى الامور، حيث نظر الى العملية بأكملها كنظام توزيع واحد (Single distribution system) ودخل هذا النظام تتداخل الاجزاء المختلفة ببعضها البعض.

وقد تمكن الأمريكي جراهام برش (Graham M Brush) من الوصول الى أفكار قريبة من أفكار مكليين، إلا أنه لم يتمكن من تطبيقها^(١)، فقد استخدم سفناً لنقل السيارات من نوع (Railroad).

كما قام هذا المهندس المدني (برش) بتصميم رافعة استخدمها لرفع السيارات، وقد اعتبرت هذه الرافعة عنصراً مهماً في تشغيل السفينة.

وكان برش قد ترجم تفكيره بكتاب نشره عام ١٩٣٢ بعنوان " الى البحر بالسكة الحديد " "Out to Sea on Rails" وحاول تحفيز الشاحنين الذي يستخدمون السكة الحديد

1- Kendall, Lane C, 1983, The Business of Shipping (3rd Edition), Cornell Maritime Press

لنقل بضائعهم، وذلك عن طريق تقديم الحوافز المالية، إذا ما قاموا بنقل بضائعهم برحلات تقوم السفن بجزء منها. ونجح برش في ذلك إلى أن ظهر مكليين، حيث لم يتمكن برش من الصمود أمام المنافسة مما دعاه إلى بيع شركته لبعض المستثمرين الذين قاموا بتطبيق نظرية مكليين وذلك بنقل البضائع باستخدام الحاويات.

ومنذ ذلك الوقت، أصبح النقل بالحوايات الطريقة الرئيسية لنقل البضائع وخدمة التجارة العالمية، واستمرت الجهود للاستثمار في تطوير هذه العملية سواء من حيث بناء سفن الحاويات المتخصصة (Cellular Container Vessels) أو بتصميم وبناء الأرصفة ومعدات مناولة الحاويات.

وقد تولد عن ثورة الحاويات، استحداث تصاميم جديدة للسفن، الأمر الذي دفع بعض ملاك السفن لا سيما في السنوات الأولى، من تحويل بعض ناقلات النفط والسفن الأخرى إلى سفن متخصصة لنقل الحاويات، فقد فتحت "الحاوية" الباب نحو ثورة تكنولوجية كبيرة تعمل على تغيير العالم وحتى كل المفاهيم التي عاش العالم في أسرها لأحقاب طويلة. لقد فتحت "الحاوية" باب العولمة (Globalization) على مصراعيه فهي تعمل على إلغاء اختلاف المسافات وإلغاء تباين التوقيتات والعاء الحدود الدولية والحواجر الجمركية والمادية وغير المادية بما يحقق تبادل البضائع والأموال والمعلومات الكترونياً في لحظات قصيرة من الزمن. وقد نتجت عن هذه الثورة والتي لا تزال تشكل أثراً خطيرة لعل أهمها تحرير الأسواق الدولية وتعرضها للمنافسة الشديدة الضراوة في قطاعات الانتاج والخدمات، وخلق سوق واحدة تشمل العالم كله^(١) وقد أدت هذه المنافسة الرهيبة إلى استخدام اقتصاديات الحجم الكبير بشكل مكثف وظهور التكتلات العملاقة وتكثيف استخدام التكنولوجيا المعقدة لخفض التكاليف. وأخذت الصناعة تبحث عن كل الوسائل لاستخدام مدخلات أكثر رخصاً

١- عبد المنصف، أحمد، ١٩٩٩، المنافسة والتعاون في الخدمات البحرية على المستوى الدولي وأثرها على الدول العربية بشكل عام ودول الخليج بشكل خاص في ظل الثورة التكنولوجية

بما أدى الى ظهور تقسيم جديد للعمل وانتشار العملية الانتاجية للمنتج الواحد في أكثر من منطقة جغرافية تغطي العالم كله. وبذلك ظهرت الحاجة الى اندماج العملية اللوجستية في العملية الانتاجية. وأصبحت الموانئ والنقل البحري جزءاً من السلسلة اللوجستية المتكاملة حيث تشكل عملية تكنولوجيا المعلومات العمود الفقري لها.

وفي ذات الوقت أخذت الاقتصاديات الوطنية الاقليمية في الاندماج في الاقتصاد العالمي الذي أصبح تأثيره وتأثره بتلك الاقتصاديات يأخذ أبعاداً بعيدة الأثر ولعل الانهيار المالي والاقتصادي في منطقة جنوب شرق آسيا أكبر مثال لذلك والتي ظهرت آثاره في مختلف انحاء العالم وإن كان بدرجات متفاوتة. ولعل النقل البحري والموانئ هما من أشد الصناعات تأثراً حيث تأثرت التجارة المنقولة بحراً سواء في هيكلها أو أحجامها أو في اتجاهاتها . فالنقل البحري أصبح صناعة كونية (عالمية) بكل ما يعنيه هذا التعريف وأخذت الشركات الملاحية تندمج في بعضها مكونة شركات وتحالفات عملاقة قليلة العدد تسيطر على طرق العالم الملاحية الكبرى^(١). وفي نفس الوقت أخذت الموانئ تتطور تبعاً لمتطلبات العولمة (الكونية) وذلك من ناحيتين : الاولى ظهور الموانئ المحورية لاعادة توزيع البضائع في المنطقة (Transshipment) بواسطة الخدمات الرافدية (Feeder Service) والثانية ظهور شركات دولية متخصصة في إدارة محطات الحاويات ، وتدخل ضمن هذه الشركات الشركات الملاحية الكبرى التي تفضل أن تدير بنفسها المحطات التي تستخدمها في شبكات النقل التي تصممها لتغطي طرق العالم الملاحية.

وقد تميزت صناعة النقل البحري بالكثافة التكنولوجية والكثافة الرأسمالية مع التركيز الصناعي المكثف تصاحبه عمليات شديدة التعقيد ومع مستوى اداري غير مسبوق وظهور سوق احتكارات القلة وبالمثل أخذت الموانئ المحورية الكبرى في الظهور

١-مرجع سابق

وتزايد عددها بما خلق بينها منافسة حادة مع تعرضها لمخاطر كبيرة نتيجة الاستثمارات الهائلة والتكاليف الثابتة العالمية ومستوى الإدارة الحارق.

٧-٣ منشأ تعددية وسائط النقل.

بعد أن تطورت وسائط النقل (السفن) والموانئ ومعدات مناولة البضائع لتتلائم مع سفن الحاويات، فقد كانت المرحلة الأخرى من تطور عملية النقل تركز على تنظيم صناعة النقل وموائمته مع نظام التوزيع، وعليه فقد كان لا بد من ولادة نظام النقل المتعدد الوسائط (Multimodalism).

ويعرف هذا النظام بأنه "عملية نقل البضائع بواسطة وسيلتي نقل على الأقل، وباستخدام عقد نقل متعدد الوسائط من مكان في دولة معينة حيث تبدأ مسؤولية الناقل العامل بأكثر من واسطة نقل (Multimodal Transport Operator) إلى مكان آخر في دولة أخرى محددة لتسليم البضائع"^(١).

ومن أهم خصائص هذا المفهوم هو مقدرة الناقل لإعطاء سعر واحد (Single Rate) يشار إليه للرحلة كاملة (Through-Billing).

وحتى يتمكن نظام تعدد الوسائط من تحقيق أهدافه، فإنه لا بد من التعاون والتنسيق بين مختلف وسائط النقل. وبهذا المنظور، فإنه لا يمكن لناقل معين ضمن سلسلة النقل أن ينظر إلى ما قد يحققه من ربح دون أخذ بقية أجزاء شبكة النقل بعين الاعتبار. وعلى ذلك، فقد كان لا بد من وضع متطلبات لحقبة استعمالات الوسائط

1- United Nations Convention on International Multimodal Transportation of Goods, 1980, UNCTAD

المتعددة ، فقد شهدت فترة الثمانينات مزيداً من التعاون والتكامل بين شركات النقل البحري والموانئ والسكك الحديدية.

ومن أهم التطورات التي شهدتها ثورة النقل بالوسائط المتعددة، هو عمليات الاندماج بين الشركات المختلفة، وذلك لتقديم خدمة النقل من الباب الى الباب (Door-to-door Transportation Services) ، وذلك من خلال شبكات متكاملة من وسائط النقل المختلفة.

وحالياً تنتشر خدمات النقل المتعدد الوسائط بكثافة في دول متعددة لا سيما في العالم الغربي، وقد ازداد التزام الشركات بهذه الخدمة لدرجة لا يتمكن عندها أي ناقل سواء كان بحري أو بري أو جوي ان يتعامل مع هذا المفهوم بصورة سلبية بما لذلك من أثر على صناعة النقل البحري سواء محلياً أو على مستوى عالمي.

٧-٤ المزايا الاقتصادية للنقل متعدد الوسائط

إن الهدف الاساسي من نظام النقل متعدد الوسائط هو تحقيق خفض حقيقي يصل الى أدنى تكلفة ممكنة من باب المنتج الأول حتى باب المستهلك النهائي للسلعة وهي تامة الصنع.

من ناحية أخرى، فإن لطول زمن رحلة البضائع من المنتج حتى المستورد تأثير كبير على التكلفة، فكلما زادت قيمة السلعة كلما أثر زمن الرحلة على تكلفة السلعة الكلية^(١).

١- عدد المصنف، أحمد، ١٩٩٩، المنافسة والتعاون في الحساب البحرية على المستوى الدولي وأثره على الدول العربية بشكل عام ودول الخليج بشكل خاص في ظل الثورة التكنولوجية

وهذا يشير الى احتمال متزايد لارتفاع مستمر في تكاليف النقل بالطرق التقليدية، الأمر الذي جعله من الضروري تخطيط سياسة للنقل توفر العناصر التالية:-

- تكامل نظام نقل التجارة من منبعها حتى مصبها في تدفق واحد دون عوائق.
- تقليل تكاليف نقل السلعة وتلف البضائع قدر الامكان
- رفع كفاءة وسرعة خدمة النقل في مجموعه.

ويوفر نظام النقل متعدد الوسائط او ما يعرف بالنقل من الباب الى الباب بالحاوية الحل الامثل لتوفر هذه العناصر.

يتطلب الاستثمار في النقل متعدد الوسائط رأس مال كبير، الا أن تشغيل النقل متعدد الوسائط يحقق عائداً اقتصادياً أكبر عند مقارنته بالنقل بواسطة نقل واحدة. ويعود ذلك لعدة عوامل مرتبطة بالتخفيض الممكن في كل من التكلفة والوقت والأيدي العاملة.

وقد تمكن إيرنست فرانكل (Ernst. G Frankel) ^(١) من اخذ عينة مكونة من ١٠٩ إرساليات (Shipment) من البضائع العامة، مرسلة من مصنعها قرب شيكاغو إلى مستورد في جنوب ألمانيا، باستخدام شاحنة ووسائط نقل بالسكك الحديدية في ألمانيا، وقام بعملية حساب لتحديد التكلفة والوقت لهذه العملية، وقد وجد أن متوسط الوقت الذي استغرقته الشحنة بلغ ٣٧,٢ يوماً منذ استلامها حتى نقطة تسليمها منها ٢,٩ يوماً فقط استخدمت في عملية النقل أي (٣٤,٧%) من اجمالي مدة الرحلة. كما وجد أن أقل من ٢٥,٨% من التكلفة الإجمالية مثلت تكلفة النقل الفعلية، أما التكلفة

1- Suoub, Hussein, 1994, Multimodal Transport, The Prospects for Jordan, 1994, M Sc Thesis, World Maritime University, Sweden

الباقية فكانت لتغطية تكاليف النقل، التخزين، المعالجة والتفريغ وبعض العمليات الأخرى التي تعتبر ثانوية لعملية النقل. وباستخدام النقل بالحاويات، أمكن تسهيل سلسلة النقل وكذلك تخفيض كلفة ووقت النقل بالوسائط المتعددة. وقد أمكن تخفيض مدة مكوث السفينة في الميناء، فبدلاً من أسبوع كامل مثلاً، فإن فترة مكوث سفينة الحاويات تتراوح بين ٤-٦ ساعات. وبتخفيض مدة مكوث السفينة في الميناء، فإن مدة الرحلة الكاملة للسفينة تقل، مما يعني زيادة كفاءة عمل السفينة عن طريق زيادة عدد رحلاتها في السنة مثلاً، كما إن تخفيض مدة مكوث السفينة في الميناء يترتب عليه تخفيض في رسوم الميناء وبالتالي تخفيض في التكلفة الإجمالية للرحلة والتكلفة الإفرادية للحاوية الواحدة.

كما أنه من الجدير بالذكر أنه كلما زادت كفاءة عمل السفينة عن طريق نقصان مدة الرحلة، كلما أمكن تخفيض عدد السفن اللازم لنقل كمية معينة من البضائع خلال مدة معينة.

من ناحية أخرى، فإن مشغلي النقل متعدد الوسائط (Multimodal Transport Operators)، يتمكنون من تخفيض الفراغ أو الجهد الضائع، حيث يقومون باستخدام أكثر وسائط النقل كل منهما ملائم لنوع من البضائع، مما يترتب عليه تخفيض الكلفة الإجمالية لكل حركة من وسائط النقل ويجمع عن ذلك تخفيض في كلفة النقل، يستفيد منه الشاحن عن طريق تخفيض أجرة النقل (التولون).

ويتميز مشغلو الوسائط المتعددة بالمرونة وإمكانية الاعتماد عليهم أكثر من مشغلي واسطة النقل الواحدة، وهذا يمكن الشاحنين من ترتيب الإرساليات حسب المتطلبات الخاصة بكل إرسالية، فيالسية للشاحنين، فإنه كلما انخفض وقت عملية مبالغة البضائع كلما انخفضت فرص حدوث أضرار بالبضائع، مما يترتب عليه تخفيض

آخر في تكلفة أقساط التأمين ، وكذلك تسليم البضائع في وقت أسرع، وهذا يترتب عليه تخفيض ملموس في كمية المخزون وبالتالي تحقيق توفير آخر.

إن النقل بوسائل النقل المتعددة يتيح الفرصة للحصول على أسعار لكل حاوية* وليس على أساس سعر لكل نوع من البضائع. ويعتبر ذلك ميزة مهمة لا سيما للبضائع ذات القيمة المرتفعة.

ومما لا شك فيه، إن هذا التوفير في الأسعار ورفع الكفاءة في التشغيل يستفيد منه المستهلك النهائي، كما أن ذلك يساهم بدون شك في زيادة حجم التجارة العالمية.

٧-٥ شركات النقل متعدد الوسائط

تتصف شركات النقل متعدد الوسائط بخبرتها الواسعة في تنسيق تحريك البضائع على مستوى دولي ومعقد، وعند تطبيق ذلك على النقل بالحاويات، فإنه يتطلب وجود شبكة نقل واسعة تربط البحر بكل من وسائل النقل على الطرق البرية وكذلك بالسكك الحديدية. ومما لا شك فيه ، أن نجاح هذه الشركات يعزى بصورة رئيسية إلى استخدام معدات مناولة البضائع المتطورة، كما إن ذلك يتطلب الكثير من الرؤيا المستقبلية والمهارة اللازمة لوضع هذه العوامل مع بعضها البعض ولتحقيق هذا القدر العالي من كفاءة التشغيل. ولتحقيق سيطرة واسعة على السوق ، فقد قامت ثلاثة من الشركات الأمريكية العملاقة في مجال النقل بالحاويات بالاندماج لتشكيل واحد من أكبر التحالفات الهائلة، وهذه الشركات هي شركة (American President Line) وشركة (CSX/Sea Land) وشركة (Berlington Northern)، ويبدو حلياً أنه أصبح من المحتوم قيام المزيد من التحالفات العملاقة بين شركات النقل متعدد الوسائط بحيث يتعدى كونه توجه آني ليصبح مستقبلاً محتوماً ولكن واعدًا بالنجاح.

٦-٧ الجوانب القانونية للنقل متعدد الوسائط

يعتقد البعض أن وضع بعض التشريعات الخاصة بالأنشطة التجارية، يمكن أن يعيق تطور هذه النشاطات تبعاً لحاجات السوق المتغيرة. ويستشهد أصحاب هذا القول وتحديدًا فيما يخص النقل متعدد الوسائط بأن هذا النشاط قد شهد تطوراً سريعاً في بعض الدول ذات التشريعات الأقل تشدداً مثل المملكة المتحدة، استراليا وكندا مقارنة بدول أخرى مثل الولايات المتحدة الأمريكية^(١).

وعلى النقيض من ذلك، يرى البعض الآخر أنه ليس من المتفق عليه عالمياً أن وجود تشريعات تنظيمية يعيق (بالضرورة) تطور صناعة النقل. بل يرى هذا البعض أيضاً أن تحديد المسؤولية (Liability) لا بد أن يساهم في تنظيم عملية النقل متعدد الوسائط وكذلك في حماية الشاحن، كما أنه يساهم في منع أو تقليل عملية الإفلاس وكذلك يسهل عملية المتابعة القانونية لشركات النقل.

وتتطعم عملية النقل الدولي للبضائع بمختلف وسائط النقل من خلال القوانين المحلية وكذلك الاتفاقيات الدولية الخاصة بتنظيم النقل بوسائط النقل المختلفة مثل:-

أ- اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ (Warsaw Convention 1929) لتنظيم النقل عن طريق الجو

ب- الاتفاقية الدولية لنقل البضائع عن طريق البر-

جنيف ١٩٥٦ CMR Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, Geneva 1956

ج- الاتفاقية الدولية للنقل بالسكك الحديدية ، ١٩٨٠ Convention over Rail

1- Muller, Gerhardt, 1990, International Freight Transportation University of New York.

د- الاتفاقية السولية لنقل البضائع بالبحر هيج ١٩٣١ وهيج فيزي ١٩٧٩ وهامبورج ١٩٩٢ Hague (1931), Hague / Visby (1979) and Hamburg (1992) Rules regulating ocean Carriage.

ونظراً لتطبيق عملية النقل متعدد الوسائط ، فقد أصبحت الحاجة أكثر إلحاحاً لوجود تسريع أكثر شمولاً بحيث يتم تطبيقه على كل جزء فرعي بواسطة نقل معينة من عملية النقل متعدد الوسائط الكلية.

فلا بد لشاحن البضاعة أن يتمكن من تحديد الشريحة المحددة في خلال عملية النقل التي يحدث خلالها ضرر أو فقد لبضاعته. وقد كان مثل هذا الوضع يمثل عائقاً أمام تنظيم وتحديد المسؤولية في النقل متعدد الوسائط وبالتالي أمام التجارة الدولية. فبعد النظر إلى تطبيق عملية النقل من الباب إلى الباب، ونظراً لكثرة الوثائق المطلوبة وتشابك المسؤولية بين الأطراف المختلفة، فإن ذلك يجعل الأمور شائكة لدرجة قد يصحح معها النقل متعدد الوسائط عملية غير اقتصادية، الأمر الذي أبرز حاجة ملحة وضرورة لنظم عالمي جديد يسهل تبادل التجارة السولية وذلك من خلال إزالة العوائق المختلفة أمام النقل متعدد الوسائط.

وفي عام ١٩٦٥ تم وضع المسودة الأولى للقواعد الدولية لتحديد المسؤولية للنقل متعدد الوسائط وذلك تحت رعاية كل من المعهد الدولي، لتوحيد القوانين الخاصة (International Institute for Unification of Private Law) واللجنة البحرية الدولية (International Maritime Committee) وفي عام ١٩٦٧ تم وضع مسودة الاتفاقية في ما يعرف باجتماع طوكيو (Tokyo Round) . وفي عام ١٩٧١ وبدعم من كل من المنظمة البحرية العالمية (والتي كانت تعرف بالمنظمة البحرية الاستشارية العالمية) والمجلس الاقتصادي الأوروبي ، عقد اجتماع في لندن توصل

لصياغة مسودة أخرى، وفي عام ١٩٧٣، قام مجلس التجارة والتطوير في مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD) بتشكيل مجموعة عمل حكومية مختصة بالنقل الدولي متعدد الوسائط، وذلك بناءً على طلب من المجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة، وقد أثمرت جهود هذه اللجنة باتخاذ مؤتمر الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط (MT Convention) في شهر أيار عام ١٩٨٠ ويعتمد هذا المؤتمر بدرجة كبيرة على قواعد هامبورج (Hamburg Rules)، إلا أنه يأخذ كذلك قواعد غرفة التجارة الدولية (International Chamber of Commerce) بعين الاعتبار ولم يدخل هذا المؤتمر حيز التنفيذ كاتفاقية دولية، حيث يلزم انضمام ما لا يقل عن ثلاثين دولة، الأمر الذي لم يتحقق بعد.

٧-٧- مشغل وسائط النقل المتعددة Multimodal Transport Operator

تعرف الاتفاقية الدولية للنقل متعدد الوسائط مشغل وسائط النقل المتعددة بأنه: "الشخص الذي يعمل من خلال نفسه أو من خلال شخص آخر يعمل نيابة عنه ويظم عقداً للنقل بوسائط متعددة وينصرف كطرف رئيسي (Principal)، وليس كوكيل أو نيابة عن مستورد (Consignor) أو الناقلين المشاركين في عملية نقل متعدد الوسائط، ويكون هذا الشخص مسؤولاً عن تنفيذ هذا العقد"^(١).

ويوجد هناك تعريف آخر أكثر شمولاً لمشغل الوسائط المتعددة بأنه: "الشخص الذي يتعهد لترتيب النقل من الباب - إلى الباب باستخدام أكثر من وسيلة واحدة للنقل، والذي يصدر وثائق للنقل للرحلة كاملة".

ويلاحظ أن كلا من التعريفين السابقين صحيحاً، إلا أن التعريف الأول أقل غموضاً وأكثر إلزاماً من الثاني. كما يلاحظ أن كلا من التعريفين يوضح الفرق القانوني بين

1- Multimodal Transport Handbook, 1993, UNCTAD

الناقل متعدد الوسائط ومقدم خدمات الشحن (Freight Forwarder)، والذي يقوم بعمله كوكيل فقط، ولا يتحمل أية مسؤوليات يتحملها عادة ناقل البضاعة، حيث يكون عقد النقل عادة بين شاحن البضاعة والناقل الفعلي وليس وكيله.

ويوجد في النقل متعدد الوسائط عدة أنواع من الناقلين يمكن تقسيمهم إلى عدة مجموعات:

الأولى: الناقلين مشعلي السفن (Vessel Operating Multimodal Operators)
وتشمل هذه المجموعة الناقلين البحريين لا سيما ملاك سفن الحاويات الذي وسعوا من نطاق خدمتهم أكثر من الخدمة بين الموانئ البحرية، بحيث أصبحت تشمل أيضاً النقل باستخدام الطرق البرية وكذلك عن طريق الجو.

الثانية: الناقلين غير المشعلي للسفن (Non-Vessel Operating Multimodal Operators) : وهذه المجموعة تقدم خدمة النقل من الباب - إلى الباب باستخدام أكثر من واسطة نقل واحدة، ولكنها لا تملك أو تشغل السفن حيث تقدم الجزء المتعلق بالنقل البحري من الرحلة عن طريق جهة أخرى مشغلة أو مالكة للسفن . وعادة ما يمتلك الناقلون غير المشعلي للسفن وسيلة نقل واحدة غالباً ما تغطي أحد طرفي الرحلة فقط .

الثالثة: وتشمل هذه المجموعة المشعلي الذين لا يملكون أية وسيلة للنقل، وتقوم هذه المجموعة بالتعاقد من الباطن (Sub-Contract) مع كافة وسائط النقل اللازمة . وتشمل هذه المجموعة مقدمي خدمات الشحن (Freight Forwarder) والسماصرة (Customers Brokers) وفي حالات أخرى مشغلي المستودعات (Warehouse Operators) وكذلك شركات التحميل والتفريغ (Stevedoring Companies).

الرابعة: وتشمل تلك الشركات التي أنشئت خصيصاً للقيام بأعمال النقل متعدد الوسائط ولا تمارس أي نشاط آخر. وهذه الشركات لا تمتلك أية واسطة للنقل. وقد اعتبرت هذه المجموعة المنافس الأشد للمجموعة الأولى التي اعتبرت محتكراً للقيام بالنقل متعدد الوسائط. كما أنها تعتبر الأكثر ملائمة للدول النامية لتطوير نظاماً للنقل متعدد الوسائط والذي يحتاج إلى رأس مال كبير كما ذكر سابقاً. ومما هو جدير بالذكر أن هذه الخدمة تحتاج إلى تنظيم فعال ومجموعة متعاونة من المنفذين الفرعيين (Sub Contractors)

٧-٨ وثيقة النقل متعدد الوسائط

لا يوجد على المستوى الدولي حتى هذا التاريخ نظام إجباري التنفيذ يعطي الرحلة متعددة الوسائط بصورة كاملة. فلا زالت اتفاقية النقل متعدد الوسائط لم تدخل حيز التنفيذ بالرغم من الاستفادة منها كنظام غير إجباري. وقبل هذه الاتفاقية كان ما يعرف بنظام الشبكة (Network System) يحكم جزءاً أو أكثر من أجزاء عملية النقل متعدد الأغراض.

وينص نظام الشبكة على تعويض الشاحن بناءً على القواعد التي تحكم واسطة النقل الذي حصل خلالها الضرر. وقد خلق نظام التعويض هذا الكثير من المشاكل حيث قد لا يعرف الشاحن من هو الناقل الفعلي في عملية النقل متعدد الوسائط، كما قد يصعب عليه تحديد مكان وقوع الضرر بالضبط.

وتحتوي اتفاقية النقل متعدد الوسائط نظام محدد للمسؤولية مع المحافظة على درجة معقولة من المرونة، وأهم من ذلك أنه أمكن استخدام بوليصة شحن واحدة لعملية نقل متعدد الوسائط.

وتعرف وثيقة النقل متعدد الوسائط بأنها: "وثيقة تثبت عقد فردي "Sub contract" لنقل البضائع بواسطة وسيلتي نقل على الأقل والتي يمكن استبدالها بالرسائل المعلوماتية الإلكترونية (Electronic Data Interchange Messages) ضمن ما يسمح به القانون ويمكن أن تكون هذه الوثيقة (١) :

أ- صدرت بصورة قابلة للتظهير أو التداول In a negotiable form

ب- صدرت بصورة غير قابلة للتظهير أو التداول In a non-negotiable form indicating a named consignee

ونظراً لعدم دخول اتفاقية النقل متعدد الوسائط حيز التنفيذ على مستوى الحكومات، فقد قام القطاع الخاص بوضع قواعده الخاصة والتي تعرف بقواعد الاونكتاد/ غرفة التجارة الدولية . وقد حازت هذه القواعد على اعتراف عالمي واسع لدرجة أنها أصبحت مرجعاً في الكثير من وثائق النقل العالمية مثل بوليصة الشحن للنقل الجوي المشترك (FIATA Combined Transport Bill of Lading) وبوليصة الشحن المعتمدة من مجلس الملاحة العالمي (BIMCO / INSA COMBIDOC) . ومن الجدير بالذكر أن هذه القواعد والتي بدأ استعمالها منذ عام ١٩٩٢ تعطي جزءاً من المحتويات المتعارف عليها من عقد النقل بالوسائط المتعددة . وعلى ذلك، فإن مشغل النقل متعدد الوسائط يحتاج لإضافة بعض الفقرات عند الاعتماد على هذه القواعد وذلك لتغطية ظروفه الخاصة والتي قد تشمل: التسليم الاختياري، الرهونات، العورية العامة، القوانين التي تحكم الاتفاقية، الفقرة الخاصة بالتصادم والمعروفة بـ (Both-to-blame collision)، وغيرها.

١- UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Document

٧-٩ مسؤولية المشغل

يعتبر مشغل النقل متعدد الوسائط مسؤولاً عن كامل الرحلة طوال الفترة التي تكون فيها البضائع تحت مسؤوليته بغض النظر عن الجهة التي تقوم فعلياً بالنقل. أي من اللحظة والنقطة التي يستلم فيها البضائع وحتى اللحظة والنقطة التي يتم فيها تسليم البضائع.

وبناءً على ذلك، فإن الناقل متعدد الوسائط يعتبر مسؤولاً عن كامل عملية النقل بعض النظر عن مكان فقدان، ضرر أو تأخير البضائع وكذلك بغض النظر عن الجهة المتسببة في ذلك (وفي حالة التأخير فإن الناقل متعدد الوسائط يعتبر مسؤولاً إذا قام الشاحن بإعلام الناقل بذلك ووافق الناقل على ذلك) ويتضح من ذلك، إن الشاحن لا يحتاج لملاحقة كل ناقل والذي قد لا يعرفه الشاحن، ولكن بكل بساطة يقدم مطالباته للناقل الرئيسي، ويعتبر ذلك من أهم المزايا لاتفاقية النقل متعدد الوسائط مقارنة بنظام الشبكة، حيث تعطي الاتفاقية الكثير من الحماية للشاحنين.

٧-١٠ تطور دور الموانئ البحرية

من المعروف إن تبادل التجارة لا يمكن أن يتم بين أي دولتين بدون وجود وسائط النقل الملائمة، كما أن هذه التجارة لا بد أن تتم من خلال نقاط يتم خلالها استلام و/أو تسليم البضائع و/أو المسافرين. وقد أصبحت مع مرور الزمن من أهم العوامل في سلسلة النقل العالمي، لا سيما أن النسبة الأكبر كما هو معروف من تجارة العالم يتم عن طريق البحر.

ويعرف دور الميناء بأنه دور تابع يعتمد على المنظومة التجارية التي يعمل فيها، فالموانئ تتطور تبعاً لحاجات التجارة التي تخدمها. وتعمل الموانئ حالياً ضمن

منطومة معقدة أكثر من قبل، فالتوجه نحو نقل البضائع بالحاويات يتطلب التحول من الطرق التقليدية في مناولة البضائع إلى طرق أخرى أكثر كفاءة وملائمة لمناولة سفن الحاويات.

وقد رافق نقل البضائع بالحاويات تطور تكنولوجي في الموانئ، تركز في معدات مناولة البضائع والأرصعة المتخصصة، مما يتطلب قيام تطور آخر تركز في البواري التنظيمية للنقل الدولي والموانئ، وكذلك في استراتيجيات السوق والدور الأكبر للموانئ في توزيع البضائع. بالإضافة إلى ذلك فإن التحول نحو نقل البضائع بالحاويات قد فتح المجال لأخذ الاعتبارات الجغرافية للموانئ بأهمية أكثر، لا سيما من حيث خدمتها بطرق نقل برية ملائمة، وكذلك مواقع بعض الأرصفة في بعض الحالات.

أما بالنسبة لمعدات مناولة البضائع، فقد كان الهدف الرئيسي من نقل البضائع بالحاويات هو زيادة معدل مناولة البضائع حيث أن متوسط حجم البضائع التي يتم مناولتها بالحاويات أكبر مقارنة بمناولة البضائع التقليدية بدون الحاويات، وذلك بسبب زيادة سرعة مناولة البضائع بين السفينة والرصيف، مما نجم عنه تحفيض في مدة رحلة السفن كما ذكر سابقاً.

وقد شهدت فترة الستينات والسبعينات في أمريكا وأوروبا والشرق الأقصى فترة بنساء رئيسية في الموانئ، وذلك باستبدال معدات المناولة التقليدية بروافع جسرية عملاقة ذات سرعات عالية، وكذلك الروافع الأخرى من كافة الأنواع. كما تم تصميم واستخدام سفن الحاويات العملاقة، وكذلك استخدام أنظمة الحاسوب، مما أدى إلى رفع كفاءة الموانئ بدرجة كبيرة. وقد نقلت هذه التطورات الموانئ من حالة العمالة المكثفة (Labour Intensive) إلى حالة رأس المال المكثف (Capital Intensive)، كما

ساهمت بشكل كبير في تخفيض حالات الازدحام (Congestion) التي كانت تعاني منها معظم الموانئ^(١).

ونظراً لضخامة حجم الاستثمارات اللازمة لبناء وتشغيل رصيف حاويات متخصص مثلاً، فإنه من الطبيعي أن ينعكس ذلك على درجة عالية من الكفاءة والاستخدام لهذه الأرصفة لزيادة حجم البضائع التي يتم مناوئتها . وبهذا الخصوص فإنه من الجدير بالملاحظة أنه بالرغم من زيادة كفاءة مناولة البضائع وهو هدف اقتصادي، إلا أنه يمكن القول إن فائضاً فعلياً قد تحقق في إمكانية مناولة البضائع (Over Capacity) في بعض موانئ الدول النامية، ويعزى ذلك بصورة رئيسية إلى التقدم التكنولوجي في هذه الموانئ^(٢).

ومن ناحية تنظيمية، فلا بد أن تتماشى أنظمة الموانئ المختلفة مع التغيرات التكنولوجية المتطورة باستمرار، وكذلك عليها أن تعيد تقييم طرق تشغيلها وإدارتها بصورة دورية بما يتلائم مع دور المشاركة المتنامي ضمن نظام النقل الشامل والمتكامل.

وقد غيرت بعض التطورات في النقل من البيئة التنافسية للموانئ فشملت مزيداً من التعاون بين مختلف وسائط النقل، ومزيداً من اهتمام كل واسطة من النقل بالوسائط الأخرى، ونتيجة لذلك، فقد تركز مزيد من الاهتمام على بعض القضايا اللوجيستية والتنظيمية مثل اهتمام الموانئ بالنقل البري، استحداث خطط تسويقية جديدة للموانئ ، توفير نولونات للنقل متعدد الوسائط، ممارسة مزيد من السيطرة على البضائع

1- Hoyle, B S and Chuchester, D Hilling, 1990, Seaport Systems and Spatial Change, John Willy & Sons

2- Havuth, Yehuda, 1987, International, Concept and Practice, Lloyd s of London Press Ltd

ووثائقها، استخدام أنظمة الكمبيوتر ونظم معلومات فعالة.

لقد فرض النقل متعدد الوسائط على الموانئ أن تركز فعاليتها على المسؤولية الوظيفية (Functional Responsibilities) أبعاد من تلك الخاصة بأعمال الموانئ التقليدية فكان على الموانئ أن تلعب دوراً أكثر اتساعاً كحلقة اتصال مركزية ضمن سلسلة النقل الكلية.

٧-١١ الاعتبارات الجغرافية لتطور الموانئ

إن عملية مناولة الحاويات تحتاج إلى مساحات واسعة ، فعملية التحسين في إمكانيات مناولة البضائع باستخدام الروافع الجسرية أثرت على النسبة بين طول الرصيف والمساحة اللازمة لمناولة الحاويات، من ناحية أخرى تبرز الحاجة أحياناً لتحسين المداخل المختلفة لشبكات الطرق المختلفة، وكذلك زيادة العمق أو الامتداد الممكن تصل إليه الحاويات داخل المدن المختلفة ، وأيضاً بناء محطات الشحن المختلفة (Containers Load Stations) ، وما لم تتمكن الموانئ من تلبية هذه الحاجات فإنها قد تكون مضطرة لتغيير مواقع بعض الأرصفة وربما إلغاء بعضها الآخر.

كما أن التوسع في الموانئ قد لا يكون ممكناً إذا كان الميناء محاطاً بمناطق مأهولة بالسكان أو مخصصة لاستعمالات تختلف عن استعمالات الميناء، كذلك الحال في الحالات التي يكون فيها استهلاك الأراضي المجاورة للميناء غير ممكن نظراً لارتفاع سعرها ، الأمر الذي قد يعني ضرورة تغيير موقع الميناء، بما في ذلك التمدد داخل مياه البحر وتزويد الموقع الجديد بالإمكانيات التي قد يحتاجها.

ومن ناحية لوجستية، فعند التوجه نحو نقل البضائع بالحاويات فإن الحاويات نفسها قد وفرت حيزاً مؤقتاً للتخزين، الأمر الذي قلص من الحاجة إلى مستودعات للتخزين في

الموانئ ، باستثناء محطات تعبئة الحاويات بالبضائع. وقد نجم عن ذلك نقل مستودعات التخزين الكبيرة بعيداً عن الموانئ، وما صاحب ذلك من نقل للنشاطات التجارية والتصنيعية إلى المناطق المأهولة بالسكان . وقد ترتب على ذلك الاستغناء عن العديد من مستودعات التخزين التي كانت تجاور أرصفة البضائع العامة، كما تم الاستغناء عن بعض الخدمات المصاحبة لذلك مثل التغليف، التكميس، اوزن، القياس، والمعاينة وغيرها.

٧-١٢ الوضع التنافسي للموانئ

لقد أضافت حركة البضائع بالحاويات بعداً جديداً للتنافس بين الموانئ. فتقليدياً، كانت الموانئ تتنافس على مستوى داخلي ضمن الإقليم الواحد، بحيث يخدم الميناء المنطقة المجاورة له، دون أن يلعب أي دور في النقل البري. ويعتمد الميناء إلى درجة كبيرة على اعتياد الزبائن على استخدام طرق معينة مرتبطة بمستودعات التخزين والترتيبات الأخرى على هذا الأساس.

ولكن باستخدام النقل متعدد الوسائط وبوليصة شحن واحدة، حيث أصبح المشغل متعدد وسائط النقل مسؤولاً عن اختيار الخط الذي يريد لنقل البضائع من نقطة إلى أخرى ، فقد أصبح من غير المهم بالنسبة للشاحن اسم الميناء الذي سيتم نقل البضائع منه أو له، ما دام يمكن إيصالها للنقطة النهائية التي يريد وبسرعة ووقت مناسبين.

وبناء عليه، فقد أصبح التنافس بين الموانئ في حقبة النقل متعدد الوسائط على مستوى إقليمي، حيث تمتاز الموانئ ذات المنافذ على نظام النقل البري الداخلي والدول المجاورة بميزة رئيسية تضاف إلى نوعية الخدمات التي تقدمها هذه الموانئ. ويعتبر

قرب الميناء من خط الابحار الرئيسي للسفن من أهم العناصر الرئيسية لاحتياره كميناء محوري وذلك بالإضافة لتوفر المواصفات المادية من اعماق وارصفة متخصصة ومعدات حديثة.

كما تعتبر الموانئ المتصلة بخدمات السكك الحديدية ذات ميزة نسبية في خدمات النقل متعدد الوسائط، حيث يؤخذ بعين الاعتبار المسافة بين رصيف الحاويات ونقطة النقل بالسكك الحديدية وذلك عند المقارنة بين الموانئ المنافسة.

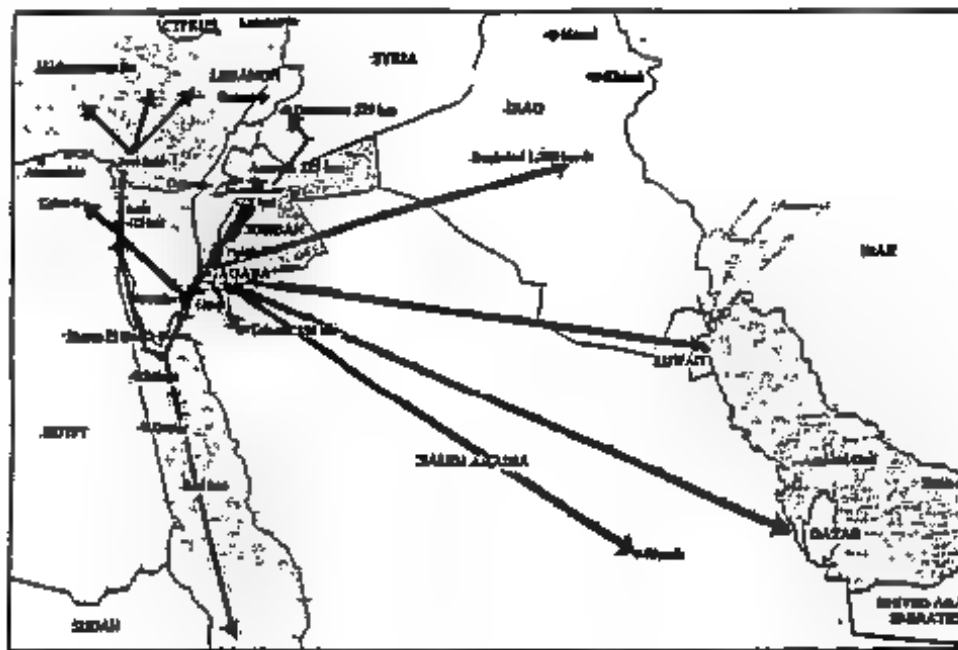
ومما لا شك فيه أن الموانئ ذات المداخل المتعددة على شبكة الطرق البرية الداخلية المجاورة لهذه الموانئ تقدم خدمة اكبر لهذه المناطق وتستطيع المنافسة بقبول أسعار منافسة للموانئ التي لا تتمتع بهذه الميزة.

ومن الجدير بالذكر أن الموانئ التي تتمتع بميزات تنافسية كما ذكر سابقاً، تتعاون فيما بينها وذلك لتحسين موقعها ضمن المنطقة لمنافسة موانئ أخرى.

إن البيئة التنافسية التي خلقها النقل متعدد الوسائط بين الموانئ المختلفة، قد أثار موضوعاً مهماً هو موضوع أنظمة المعلومات والاتصالات فمفهوم النقل متعدد الوسائط لا يقتصر على مناولة البضائع فقط، وإنما يتعدى ذلك ليشمل متابعة الحاويات خلال مساراتها المختلفة وكذلك التخلص عليها بسرعة وكفاءة عاليتين .

٧-١٣ موقع العقبة الجغرافي

كما ذكر سابقاً، يتميز الأردن بموقعه الجغرافي المتوسط بين المشرق العربي والمغرب العربي وكذلك بين البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر، ويوضح الشكل (٧-١٠) موقع ميناء العقبة المتوسط في منطقة الشرق الأوسط.



شكل رقم (٧-١٠) موقع العبدة الجغرافي في الشرق الأوسط

وبانتظار رفع الحظر الدولي على البضائع المتجهة إلى العراق، فقد أجريت بعض الدراسات المتعلقة بتحويل العبدة إلى منطقة حرة وإقامة أنشطة مختلفة فيها، سواء صناعية، أو سياحية. وقد تم إعلان العبدة منطقة اقتصادية خاصة يوم الخميس ٢٠٠٠/٤/٢٠ ليبدأ تنفيذ ذلك اعتباراً من ٢٠٠١/١/١.

٧-١٤ المناطق الاقتصادية الحرة

وتعرف المناطق الحرة بأنها المناطق التي تخزن بها البضائع ويتم تداولها وتصنيعها دون فرض جمارك أو ضرائب محلية^(١). وتقع في العادة خارج النطاق المكاني والنوعي للتشريعات الضريبية جزئياً أو كلياً وكذلك قوانين النقد وبعض القوانين الاقتصادية. ويسمح هذا النظام باستيراد المواد الخام والمكونات اللازمة لعمليات التجميع والتصنيع والتعليق ونصف التصنيع من أجل إعادة تصديرها دون تحميلها بأي ضرائب أو جمارك.

١- عبد المصطفى، محمد، ١٩٩٧، استراتيجيات تطوير الموانئ، النسخة الدولية الثالثة عشر للمؤتمرات، معهد

تدريب الموانئ بالإشراف مع ميماء روبرنام ٢٣-٢٥ فبراير ١٩٩٧، شيراتون المنيرة، الإسكندرية

إن المنطق الاقتصادي في تخصيص منطقة ما من ارض الدولة بمعاملة اقتصادية خاصة كأداة للسياسة التنموية يستند الى واحد أو أكثر من أسباب ثلاثة^(١):-

أ- السبب المتعلق بالعدالة الاجتماعية في توزيع الدخل والثروة، ويتلخص في اعتبار ان نمط التراكم التنموي في البلاد لأسباب تاريخية أو غيرها لم يصل بثمرات التنمية الى مناطق معينة من البلاد ولم يتح لسكان هذه المناطق المشاركة الكافية في التقدم الاقتصادي للبلاد ككل، فقيت دخولهم متدنية عن المتوسط الوطني واستمرت معدلات الفقر لديهم أعلى منها في أرجاء اخرى من البلاد، ونشأت من ذلك الحاجة الى تخصيص هذه المناطق بنصيب أكبر من الاستثمارات التنموية الحكومية وتشجيع القطاع الخاص على الاستثمار فيها بواسطة حوافز مثل الاعفاءات الضريبية أو التسهيلات الائتمانية.

ب- السبب المتعلق أساساً بحسن التخطيط الاقليمي (الجغرافي الجيهوي) للنشاط الاقتصادي على أرض الوطن، للتأكد من أن التوزيع الاقليمي للنشاط الاقتصادي في مرحلة زمنية معينة يمثل الاستغلال الأفضل للامكانيات والثروات الطبيعية كما هي مورعة على الوطن بحيث يصار الى تصحيح الاختلالات التي تكون قد أصابت ذلك التوزيع نتيجة ظروف التراكم الاستثماري التاريخية، اذ من المحتمل ان تلك الظروف قد خلقت اقاليم او جهات معينة من ارض الوطن دون استغلال كاف لامكانياتها ومواردها بسبب النقص في البنيات الأساسية الضرورية. في مثل هذه الحالة يلجأ التخطيط الاقتصادي في بعده الاقليمي الى استهداف الاقليم أو الاقاليم المحرومة أو الاقل حظاً بنصيب كبير نسبياً من استثمارات القطاع العام في البنيات الأساسية وتسهيلات وحوافز خاصة للمستثمرين من القطاع الخاص (مثل الاعفاءات الضريبية أو التسهيلات الائتمانية) وذلك بأمل ان يصبح

١- كنعان طاهر، منطقة العقبة الاقتصادية، جريدة الرأي الأردنية، ٢٠٠٠/٧/٣، العدد ١٠٩١٧

ذلك الاقليم موقعه المستقطب التنموي جاذباً للاستثمار المباشر ومحركاً للنشاط الانتاجي ومولداً لفرص العمل بوتيرة تمكنه من جذب القوة العاملة من مناطق التركيز الحضري المغالي ، ويساعد بذلك على تقليل ازديادها وتخفيف العبء السكاني على مواردها المائية ومرافقها الاخرى.

ج- السبب المتعلق بتحول السياسة التنموية الى تشجيع النشاط الانتاجي المعتمد على تطوير المزايا التنافسية للاقتصاد الوطني حتى يتمكن من التصدير الناجح الى الاسواق الخارجية وذلك بواسطة تعيين موقع جغرافي خارج النطاق الجمركي يخصص للنشاطات التصديرية ويتاح فيه دخول مدخلات الانتاج وخروج المنتجات دون تعرضها لعقبات المعاملات الجمركية وغيرها من الاعباء الادارية. وتعرف المنطقة المخصصة لهذا الغرض في هذه الحالة بمنطقة تجارة حرة (Free Trade Zone) أو منطقة لمعالجة وتصنيع الصادرات (Export Processing Zone).

ومن قبيل هذه المنطقة الاحيرة المرافق التي انشئت في انحاء من الاردن مؤخراً باسم المناطق الصناعية المؤهلة (Qualified Industrial Zones (QIZs) والتي يتاح فيها اقامة صناعات تصديرية مرخصة لدخول اسواق الولايات المتحدة بشروط مماثلة لتلك التي تدخل بها البضائع الاسرائيلية المستفيدة من مزايا اتفاقية التجارة الحرة بين امريكا واسرائيل ، وأغلب الظن ان التحديد الجغرافي لهذه المناطق هدفة الالتفاف على الالتزامات الاميركية تجاه اتفاقيات منظمة التجارة العالمية والتي لا تستطيع الولايات المتحدة بموجبها ان تعطي الصادرات من الاردن مزايا تزيد على المزايا المعطاة للدول الاخرى الاعضاء في المنظمة بموجب مبدأ الدولة الاحق بالرعاية، الا اذا كان الاردن منخرطاً في منطقة تجارة حرة مع الولايات المتحدة الاميركية، فإذا ما تحققت مشاركة الاردن في منطقة تجارة حرة مع الولايات المتحدة

الأمريكية كما هي اربعة الاردنية موضوع المفاوضات الراهنة انتفت الحاجة الى تخصيص مواقع بعينها للنشاط التصديري الى الولايات المتحدة الاميركية.

ان في الخلفية الفكرية لمشروع تحويل العقبة الى منطقة اقتصادية حاصة مريج من المبررات المتقدمة الذكر لتأسيس مركز استقطاب تنموي (A Growth Pole) ومنطقة للنشاط التصديري (من الخدمات السياحية والمالية والخدمات الاخرى والمنتجات الصناعية) Export Processing Zone في أن معاً.

٧-١٤-١ أثر المنطقة الاقتصادية الخاصة على سائر الاقتصاد

في تقييم مثل هذا المشروع وتقدير آثاره ونتائجه المتوقعة من وجهة النظر الاقتصادية التحليلية البحث بنغي التمييز بين حالتين ^(١):-

الحالة الاولى: هي التدخل في التوازن التنموي الاقليمي بأدوات الانفاق الاستثماري العام لتطوير البنيات الاساسية في مناطق معينة للغايات متقدمة الذكر.

والحالة الثانية : هي التدخل بأدوات السياسة المالية العامة (الضرائب والجمارك وأسعار خدمات المرافق العامة من مياه وطاقة واتصالات) التي تحدث في المنطقة الاقتصادية الخاصة نسفاً سعرياً مغتلفاً عن ارجاء الوطن الاخرى.

ففي الحالة الاولى من المتصور ان يؤدي تركيز الجهد التنموي في منطقة معينة الى آثار ايجابية على الاداء الاقتصادي في المناطق الاخرى من البلاد من خلال تكوينه سوقاً نشطة للسلع والخدمات المنتجة في تلك المناطق ومن خلال تحويل العاملين فيه لجزء من دخولهم الى تلك المناطق.

١ كنعان طاهر منطقة العقبة الاقتصادية مجرودة للرأي الاردنية، ٢٠٠٠/٧/٣، العدد ١٠٩١٧

أما في الحالة الثانية من الاختلاف في نسق الاسعار العام والانظمة الصربية بين المنطقة الخاصة والارجاء الاخرى يجعل من المحتمل أن بعض الاستثمارات التي ينجح موقع التركيز التنموي في اجتذابها كانت لتنتحى الى مناطق اخرى من البلاد لولا المزايا المستحدثة لمنطقة التركيز التنموي. فمهما كانت الاسباب في تعيين منطقة أو مناطق جغرافية لتكون موضوعاً لتدخل من الدولة يعزز امكانياتها ويزيد من فرصها التنموية ، فإن هذا يتنافى صمئياً مع منطق التحرير الاقتصادي والتحصية الذي يعتبر ان التخصيص الامثل للموارد الاقتصادية والاستثمارات الانتاجية هو الذي يتم من خلال آليات العرض والطلب وقوى السوق وآلية الاسعار العاملة جميعها بحرية في ملعب تنافسي مستو ومتجانس ومبررات الخروج على هذا المنطق يجسب ان تكون واضحة في طبيعة الاختلال الذي يطلب تدخل السياسة التنموية لمعالجته.

٧-١٤-٢ اختيار العقبة منطقة اقتصادية خاصة

ان المبادرة باختيار العقبة للمعاملة الاقتصادية الخاصة هو أقرب الى الحالة الثانية الموصوفة اعلاه لما تتضمنه من حوافز وتسهيلات تسبغها على النشاطات التي تقام فيها استثناء مما هو مطبق على سائر الوطن، ولكن دون بيان واضح لطبيعة الاختلال في الهيكل الاقتصادي الوطني الذي تطمح هذه المبادرة الى معالجته فليس هناك مثلاً نقص في السنيات الاساسية يراد تعويضه، كذلك لم تأت هذه المبادرة كجزء متكامل من خطة وطنية للتنمية الاقليمية الشاملة للمملكة والارجح ان الامر كله أقرب ما يكون الى فعل إيمان (Act of Faith) بأن معوقات النمو المعروفة في المملكة والتي تشمل شح موارد المالية العامة، وضعف الاداء في الادارات العامة الحكومية ونواقص شتى في البيئة القانونية والقضائية بالإضافة الى معوقات تتصل بالاوضاع الاجتماعية تلك المعوقات تبدو أكثر وأعقد من أن تتم معالجتها المعالجة الوطنية الشاملة في زمن قصير لذلك يمثل مشروع المنطقة الاقتصادية الخاصة محاولة

- توفر جميع المميزات اللازمة للعملية الانتاجية مثل وسائل النقل والاتصالات والايدي العاملة.
- القدرة التنافسية مع المناطق الأخرى المنافسة.
- وجود تدخل حكومي باندنى مستوى فى الأنشطة الاقتصادية والتكنولوجي وقسوى العرض والطلب والتي تتغير بشكل ديناميكي مستمر.
- ضرورة تراكم رأس المال والمعرفة الفنية والادارة فسي المنطقة فى المدى الطويل.
- تعظيم مشاركة القطاع الخاص والحيلولة دون أن تصبح ادارة المنطقة الاقتصادية الخاصة وكالة مهيمنة تضيق على القطاع الخاص بحالات المصادرة الحرة.
- ضمان المعاملة التفضيلية للصادرات من المنطقة الاقتصادية الخاصة الى الاسواق الاقليمية والعالمية بما فى ذلك حل اشكالية معاملة الدولة الاحق بالرعاية وشهادة المنشأ فى الاتفاقيات التجارية السارية المفعول بل وتحسين شروط هذه الاتفاقيات.
- التقدم الايجابى فى عملية التسوية السلمية.
- الحصول على التمويل والمعونات الفنية اللازمة لمراحل التنفيذ وفى الوقت المناسب.

٧-١٤-٤ المزايا النسبية والتنافسية للعقبة.

إن مسألة تحويل العقبة الى منطقة اقتصادية خاصة هي امتداد لمحاولات قديمة قدم التخطيط للتنمية فى الاردن فى الخمسينات والستينات^(١). فمنذ تلك الأونة اعتبرت العقبة منطقة زاخرة بالامكانيات التمرية كونها الميناء البحرى الوحيد لاردن المتصل بخطوط الملاحة العالمية وكون شاطئها على صغره جميل ونظيف وفى مياهه الكثير مما يجذب السابحين والغاطسين ومنذ تلك الأونة جرى تعريف الامكانيات التمرية فى العقبة بأنها تتمثل فى الخدمات السياحية من جهة وفى انشاء

١-مرجع سابق

الصناعات التي تسب من موقع الميناء للحصول على المدخلات المستوردة أو الوصول بالمنتجات الى أسواق التصدير بسهولة وشروط اقتصادية من جهة أخرى، وذلك بالإضافة الى نشاط الميناء والنقل والتخزين.

وكانت ادوات السياسة التنموية حيثئذ هي الاستثمارات الحكومية في البنى التحتية الاساسية والتخطيط المكاني لاستعمالات الاراضي. وبسبب صيق الساحل وصغر المساحة البحرية للخليج كان محور المناظرة في تخصيص استثمارات البنية التحتية الاساسية وفي نمط التخطيط المكاني يدور حول مسألة المفاضلة بين ان يكون التركيز على تطوير التجهيزات المتعلقة بالسياحة أم على التجهيزات المتعلقة بالصناعة وتنشيط الصلدرات السلعية، على اعتبار ان ثمة تعارفاً أساسياً بين متطلبات كل من الخيارين بحيث لا بد من التركيز على واحد واستبعاد الآخر.

وفي تحديد المزايا التنافسية للعقبة يشار الى المزايا والمحددات التالية :-

أولاً - المزايا:

- وجود حجم جيد من البنى التحتية المادية والاجتماعية.
- توفر مرافق الخدمات العامة بأسعار تنافسية.
- توفر الاراضي / العقارات بأسعار رخيصة.
- كون العقبة المدينة التاريخية الوحيدة على شواطئ البحر الاحمر يعطيها مزايا ثقافية وتاريخية عديدة جاذبة للسياحة.

ثانياً - العوامل المقيدة (Constrains)

- محدودية مساحة الساحل القابلة للاستعمال.
- ضعف امكانية التوافق بين الكائنات الحية والبيئة في الخليج المحددة لنوع ومدى النشاطات الاقتصادية التي يمكن القيام به

- شع المصدر المائنة.
- اجور العمال ليست اقل ما في الاقليم المجاور، مع صغر حجم القوة العاملة المحلية مما يتطلب انتقال العمال من مناطق الاردن الاخرى او استيراد العمال الاجانب.

وفي محصلة الموازنة بين المزايا والعوائق متقدمة الذكر يستنتج ان منطقة العقبة تستطيع ان تكون جاذبة لمجموعة متنوعة من النشاطات في مجالات الصناعة التحويلية والسياحة والخدمات الترفيهية والخدمات الاخرى ولكل من هذه النشاطات متطلبات مختلفة من تجهيزات البنية التحتية والموارد البشرية التي ينبغي لاستراتيجية تنمية المنطقة ان توفرها.

وعلى رأس تلك المتطلبات ان يكون نظام الادارة العامة في المنطقة عالي الكفاءة، مع البساطة والشفافية والخلو من التعقيدات البيروقراطية.

من المتطلبات المهمة كذلك ضرورة التخطيط الدقيق للتوافق بين النشاطات الخدمية والسياحية من جهة والنشاطات الصناعية من جهة اخرى حيث ثمة احتمال كبير للتناقض بين متطلبات كل من نوعي النشاط المذكورين فالخدمات المهنية الرفيعة والخدمات السياحية تتطلب ظروفًا بيئية عالية المستوى الأمر الذي يستوجب ادارة بيئية كفؤة وتخطيطًا دقيقًا لاستعمالات الاراضي لا سيما تلك المحاذية لساحل حيث هناك تعارض شديد بين الاستعمالات المختلفة الممكنة.

ومن المتطلبات المهمة كذلك توفير قاعدة كافية من قوة العمل البشرية المؤهلة وفي المدى القصير يستوجب ذلك عمل ما من شأنه اجتذاب القوة العاملة الماهرة مسن عَمان مع فتح باب الهجرة للعمل غير الماهر من الخارج. أما في المدى المتوسط

فلا بد من اقامة مرتبة تربوية ذات مستوى عالمي للتعليم التكنولوجي والمهني والحرفي.

وفي تحليل ما نقود اليه هذه الخلفية والمتطلبات المحددة من توجيه لطبيعة النشاطات الاقتصادية الملانة لاستراتيجية تنمية ناجحة فيلاحظ وجود ثلاثة بدائل:-

الأول : ان تكون العقبة مركزاً للصناعات المتصلة بموارد الاردن الطبيعية (الكماويات الزراعية) والصناعات والنشاطات المتصلة بالنقل البحري، ويستبعد هذا البديل لعدة أسباب أهمها أنه لا يأخذ بالاعتبار المزايا والامكانيات الواعدة التي تتمتع بها العقبة في المنظور الطويل الامد.

الثاني: ان تكون السياحة والنشاطات الترفيهية هي النشاطات الغالبة، ويستبعد هذا البديل بسبب المخاطر المتعلقة بحساسية هذه النشاطات لاصحاح منطقة الشرق لوسط المتقلبة.

الثالث : ان يكون التوجه نحو التعددية القطاعية للنشاطات التنموية، ويعطى الترويج الاكبر لهذا البديل لكونه يسمح بطيف متنوع من النشاطات قسي الصناعات التحويلية والسياحة والخدمات الترفيهية والخدمات الاخرى وبحقق بذلك تنمية متوارية تقلل من محاطر الاعتماد على نوع واحد من النشاط وتكون مستجيبة بمرونة لاحتياجات السوق.

ويخلص الى القائمة التالية من النشاطات المتوقعة.

أ- صناعات واشغال ثقيلة:

- الكيماويات الزراعية ، الاجهزة الكهربائية والكهروميكانيكية ، الصناعات الهندسية ، المعدات الصناعية والقوالب والمنتجات المعدنية، تجميع الشاحنات ، ورش صيانة الطائرات وتحديثها.

- ورش صيد- لسفن والمراكب البحرية وتحديثها.

ب-صناعات خفيفة

- الخدمات المصرفية والمالية للعمليات الخارجية (Off shore).
- انتاج انظمة وبرمجيات الحاسوب وخدمات المعلوماتية .
- الخدمات الطبية والعلاجية والمصحات.

ج- خدمات اخرى

- العنادق والخدمات السياحية والترفيهية ومراكز التسوق
- الشحن البحري وتداول المشحونات ، النقل البري والتحريين والادارة اللوجيستية للنقل والتخزين.

وتتوفر لدى العقبة المقومات الرئيسية لهذا المشروع، فهي تقع في قلب الشرق الاوسط وفي ممر الطرق البحرية الرئيسية والتي ترنادها شركات النقل البحري العملاقة، كما تعتبر العقبة ميناء رئيسياً للعراق حيث يتم استيراد نسبة كبيرة من البضائع العراقية عبر ميناء العقبة كما ذكر سابقاً بالاضافة الى ذلك فان ميناء العقبة يرتبط بشبكة حديثة من الطرق البرية، كما يقع بالقرب من مناجم الفوسفات الاردنية ومصانع شركة البوتاس العربية واللذان تمثلان الصادرات الاردنية الرئيسية.

كما يتوفر في العقبة البنية التحتية اللازمة مثل شبكات الاتصالات الحديثة وخدمات المياه والكهرباء والخدمات الاخرى اللازمة لخدمة النقل البحري والتجارة بصورة عامة.

ومن المتوقع أن يجب هذا التوجه الاستثمارات الأجنبية لإقامة البنية الأساسية اللازمة للتوسع في هذه المنطقة سواء لتحديث أرصفة ومعدات مناولة الميناء وتحديثها باستمرار أو المشاريع الأخرى. وذلك بما يضمن سرعة دوران السفن بالميناء وسرعة تداول البضائع تبعاً للمعدلات العالمية.

ويبدو التوجه الأكثر قبولاً هو التمويل عن طريق البناء والإدارة وإعادة التمليك (Build, Operate & Transfer (B O T) حيث يبدو من غير السهل توفير الدعم المباشر من الدول الصناعية سواء عن طريق المنح أو القروض لتمويل هذه المشاريع، وقد يكون التمويل عن طريق (B O T) هو خطوة جادة نحو تخصيص ميناء وهو التوجه الذي تنتهجه الحكومة في أنشطة مختلفة. ومن المتوقع أن يساهم كل من القطاع الخاص الأردني وجهات مستثمرة غير أردنية في هذا الاستثمار.

وبهذا الخصوص، فإنه قد يكون من الأنسب أن يعهد إدارة المنطقة الحرة على الأقل في الفترة الأولى من عملها إلى شركات عالمية ذات خبرة سابقة في هذا المجال، بحيث تتولى هذه الشركة أو مجموع الشركات عمليات التسويق والتخطيط والتنفيذ لأنشطة المنطقة، بما يحقق الأهداف المرجوة.

وتتكون الشركات من إدارة الموانئ من شركات تشغيل محطة الحاويات أو هيئات الموانئ مثل هيئة ميناء دبي أو من الشركات الملاحية

ومع توقيع اتفاقية السلام بين الأردن وإسرائيل، طعت بعض المخاوف من منافسة بعض موانئ البحر الأبيض المتوسط الإسرائيلية، لميناء العقبة الأردني، إلا أن هذه المخاوف يمكن توقع تبديدها لعدة أسباب أهمها :-

أ- انخفاض أحور سولة البضائع في العقبة مقارنة بأحور المناولة في الموانئ الاسرائيلية.

ب- توفر معدات مناولة بضائع أكثر تطوراً في ميناء العقبة.

ج- صعوبة الإجراءات الجمركية الاسرائيلية مما يؤدي الى تأخير مرور البضائع الى نقطة تسليمها النهائية.

د- ارتفاع انتاجية (Productivity) ميناء العقبة في مناولة الحاويات.

هـ- عدم توفر البنية التحتية اللازمة للنقل البري من اسرائيل الى الاردن والدول المجاورة.

و- عدم رغبة المصالح التجارية المختلفة سواء داخل الاردن أو في الخارج لاستخدام الموانئ الاسرائيلية كموانئ بديلة لميناء العقبة، وقد يكون ذلك لاسباب نفسية، ولا يتوقع ان تتلاشى هذه المشاعر خلال فترة قصيرة نسبياً.

وبناء على ذلك فانه ليس من المتوقع ان يفقد ميناء العقبة مركزه المهم كميناء يخدم الاردن والدول العربية المحيطة، لا سيما العراق. الا أنه من الجدير بالذكر ان ميناء العقبة يحتاج لعملية تسويق وترويج دائمين يحافظ من خلالها على مركزه بل يمكن من خلال ذلك منافسة بعض موانئ البحر الاحمر الاخرى، لا سيما ميناء جدة، المباس الرئيسي لميناء العقبة في البحر الاحمر الذي يعبر حالياً نقطة تبادل للحاويات لمعظم موانئ البحر الاحمر، ومن الضروري ان تشمل خطط تسويق الموانئ على عناصر الجذب المختلفة سواء المتعلقة بانخفاض تكاليف الميناء أو مناولة البضائع أو نوعية الخدمة المقدمة، لا سيما تلك المتعلقة بانخفاض حجم الاضرار أو الفقد الذي قد تتعرض لها البضائع خلال مناولتها أو تخزينها في الميناء. أحذین بعین الاعتبار ان ميناء جدة يقع على خط الملاحة الرئيسي في البحر الاحمر، بينما يتطلب التوجه نحو ميناء العقبة الانحراف وبالتالي التأخير لمدة لا تقل عن ٣٦ ساعة.

ومما لا شك فيه ان استخدام المزيد من التكنولوجيا سواء في عمليات المناولة أو التخزين أو المراقبة أو وسائل الاتصالات، سوف تساعد بشكل كبير على اعطاء ميناء العقبة ميزة نسبية على موانئ البحر الاحمر المجاورة والموانئ الاسرائيلية المطلة على البحر الابيض المتوسط.

٧-١٥ تطبيق النقل متعدد الوسائط في الاردن

بالنظر الى كل من البنية التحتية والعوقية المتوفرة في ميناء العقبة، حجم ونوع التجارة الاردنية من صادرات وواردات، إنتاجية ميناء العقبة الاردني وموقعه الجغرافي، توفر شبكة الطرق والسكك الحديدية اللازمة، ووجود شركات النقل الحري المتخصصة سواء بالتملك أو الإدارة او العمليات البحرية فإنه يمكن القول بنوفر العوامل اللازمة لتطبيق نظام للنقل متعدد الوسائط في الاردن، سواء من حيث توفر الطاقة اللازمة والملائمة لحجم البضائع التي يتم او يتوقع تداولها ، توفر خامات تخزينية مناسبة أو غيرها.

وبالرغم من استخدام النقل متعدد الوسائط في الاردن بصورة أو بأخرى منذ فترة ليست قصيرة، إلا أن خدمة النقل من الباب الى الباب باستخدام واسطتين أو أكثر من وسائط النقل وباستخدام بوليصة شحن واحدة، لا يزال غير مطبق، وعليه فإن تطبيق هذا النظام سوق يعطي الاردن ميزة اقتصادية أكبر على الدول المجاورة وذلك من خلال :-

أ- الموقع الجغرافي المتميز لميناء العقبة في قلب منطقة الشرق الاوسط.

ب- ارتفاع كفاءة ميناء العقبة في مناولة البضائع.

ج- ارتفاع حجم بضائع الترانزيت العابرة من خلال ميناء العقبة .

د- توفر اسطول كبير من الشاحنات العاملة على الطرق البرية.

هو توفير الحرق الرئيسية المعبدة والتي تربط الاردن بالدول المجاورة.
وتوفر المناخ السياسي المستقر، لاسيما مع حلول السلام على منطقة الشرق
الاطوسط.

الا انه من الضروري استخدام الحاسبات الآلية في تبادل البيانات الخاصة بوثائق
النقل البحري، كما انه من الضروري التركيز ايضا بصورة اوسع على تدريب
العاملين بالميناء وفقا للاتفاقيات الدولية الخاصة بمعايير التدريب.

ولتطبيق عملية النقل متعدد الوسائط على مستوى اقليمي، فقد يكون من الضروري
ارساء اسس للتعاون بين ميناء العقبة وميناء اللاذقية في سوريا، بحيث يخدم العقبة
التجارة السورية واللبنانية القادمة من الشرق الاقصى ويخدم ميناء اللاذقية التجارة
الاردنية وربما العراقية للبضائع القادمة من اوروبا وأمريكا، ويترتب على ذلك بناء
جسر بري بين الميناءين مما يوفر رسوم قناة السويس والتي تشكل نسبة مهمة من
تكاليف نقل البضائع التي تمر من خلال قناة السويس. كما أن هذا التعاون، يعتبر
بدلاً لاستخدام أي من الموانئ الإسرائيلية لخدمة التجارة الاردنية والعربية بشكل
عام.

أما بالنسبة لأسعار النقل متعدد الوسائط فهي تتشكل من:-

أ- سعر النقل البري من نقطة الاستلام.

ب- سعر النقل البحري.

ج- سعر النقل البري الى نقطة التسليم .

وتعتمد الاهمية النسبية لكل جزء من النقل البري أو البحري حسب مدة هذا الجزء،
فبالنسبة للبضائع المنقولة من اوروبا الى الشرق الاقصى مثلاً تشكل اجرة الرحلة
البحرية الجزء الاكبر من الكلفة الاجمالية للنقل المتعدد الوسائط^(١).

(١) Khalf, Ayed, 1993, Pricing in Liner Shipping, M Sc Thesis, World Maritime
University, Unpublished

ولتطبيق نظام فعّال من النقل متعدد الوسائط، فإنه يلقي على عاتق الشركات البحرية والبحرية الأردنية مسؤولية توفير الوسائط المتمثلة بالسفن والشاحنات، والعصر البشري المدرب ونظام لوجستي فعّال. ويمكن من خلال ذلك توفير رحلات سريعة ومتعددة الوسائط ومناولة أقل للبضائع، مما يقلل من حجم الاصرار المتوقع للبضائع التي يتم تداولها. ومما هو جدير بالذكر أنه عند النقل بوسائط نقل متعددة، فإنه لا يسد من توفير الغطاء التأميني الملائم لهذا النوع من النقل بحيث يعطي هذا التأمين كافة مراحل النقل (Through Transport Cover). وبصورة عامة فإنه ينتظر ان يوفر السوق الاردني خدمة النقل متعدد الوسائط بحيث توفر هذه الخدمة:-

أ- امكانية الاعتماد عليها (Reliability).

ب- خدمة التوصيل لنقاط متعددة.

ج- المرونة. (Flexibility)

وهذا يتطلب كما ذكر سابقاً ادارة فعالة للوجستيات. كما انه من الضروري ايضاً ان يتم تعديل التشريعات الاردنية بما يتلائم مع تطبيق النقل متعدد الوسائط، حيث يعطي قانون التجارة الاردني لعام ١٩٧٢ قطاع النقل البحري فقط ولا يتطرق الى النقل متعدد الوسائط. ويحتاج هذا النشاط لتشريعات خاصة يمكن تسميتها قانون النقل متعدد الوسائط بحيث يأخذ بعين الاعتبار الاتفاقيات الدولية الخاصة بذلك.

٧-١٦ مستقبل صناعة النقل البحري

مما لا شك فيه ان صناعة النقل البحري قد تغيرت بصورة جذرية واصبحت صناعة تكاد تكون جديدة في مفهومها وتطبيقاتها ومما لا شك فيه ايضاً ان هذه الصناعة لا تزال تواجه المزيد من التغيرات اللازمة لمواجهة حاجات التجارة المتغيرة أيضاً.

فلا يزال ملاك السر عن الدول المتقدمة يتوجهون بعيداً عن دولهم والتي تتميز بارتفاع أسعارها إلى الدول الأقل تقدماً والأقل كلفة لتسجيل سفنهم وهو ما يعرف بتسجيل السفن في أعلام المصلحة أو الملائمة (Flag of Convenience) كما أن التوجه نحو استخدام طواقم السفن من الدول المنخفضة الكلفة نسبياً يعتبر دلالة واضحة في توجهات هذه الصناعة المستقبلية. فما إن ترتفع كلفة الطواقم البحرية في دولة معينة حتى تتوجه الانتظار نحو طواقم الدول الأخرى التي تليها في الكلفة، وسوف يساعد على استمرار هذا الوجه، ثورة الاتصالات والانترنت والتي تمكن ملاك السفن من البحث عن وكالات توظيف البحارة وشروط تسجيل السفن في الدولة المختلفة خلال فترات زمنية قصيرة.

وقد تطورت صناعة النقل البحري بحيث أصبح الربط بين ملكية السفن وإدارتها شيئاً من الماضي، فأصبح الفصل بين هذه الأنشطة يشكل إحدى أهم خواص صناعة النقل البحري الحديث. ومن المتوقع أن تحافظ أوروبا الغربية على مكان المصدارة لمراكز التسيول والإدارة في الغرب، وكل من هونج كونج وسنغافورة في الشرق.

كما يتوقع أن تستمر صناعة النقل البحري بمواجهة التقلبات الدورية (Cycles) التي يواجهها العالم بصورة عامة. كما تتميز الحقبة القادمة لهذه الصناعة بتخصص أكبر لمدراء هذه الشركات سواء كانوا ملاكها أم لا. فليس من المتوقع كما ذكر أعلاه، احتكار ملاك السفن لإدارة شركات النقل البحري بمجرد أنهم الملاك، بل ينبغي إما إدارة الشركات من قبل أشخاص مؤهلين منفصلين عن الملاك أو تأهيل الملاك لإدارة هذه الصناعة المتخصصة.

وهذا يتطلب تأهيل الإدارات في مختلف فروع النقل البحري، سواء كانت الإدارة البحرية، أو الموانئ أو اللوجستيات وحماية البيئة بالإضافة إلى الاستخدامات الواسعة

لاجهزة وانظمة الحاسوب واجهزة الانترنت والاتصالات الاخرى. وعليه فليس من المتوقع ان تتطلب ادارة الشركات البحرية العمل على السفن كضرورة للنجاح في مثل هذه الوظائف كما هو الحال في الوقت الحاضر.

أما بالنسبة لطواقم السفن، فقد اشارت دراسة قام بها معهد بريمن لاقتصاديات النقل البحري واللوجيستيات عام ١٩٩٥، الى انه يلزم حوالي ١٢٠ شخصاً كطواقم لثمان سفن حاويات تعمل بين اوروبا وAsia بينما قبل ثلاثين عاما كانت الحاجة تبلغ ٤٠٠٠ شخصاً كطواقم لمائة سفينة بضائع تقليدية لنقل نفس كمية البضائع التي تنقلها سفن الحاويات الثمانية. ويعود السبب في ذلك الى التطور الذي حصل على سرعة السفن، حمولتها والاستخدام الاوسع للتكنولوجيا على ظهر السفن وفي الموانئ المختلفة^(١). وليس من المتوقع في المستقبل القريب ان يتم تشغيل بواخر بدون طواقم ولذلك فلا بد من التركيز على تعليم وتدريب الطواقم البحرية.

١٧-٧ الأثر التكنولوجي على صناعة النقل البحري

شهدت صناعة النقل البحري تطورات هائلة في التكنولوجيا البحرية كما دخل نظام ادارة السلامة البحرية (ISM CODE) حيز التنفيذ. الا أنه يتوقع استمرار حصول حوادث بحرية، بالرغم من الاهتمام العالمي الذي يركز على تصميم وصناعة وتشغيل السفن بما في ذلك وسائل السلامة ومنع التلوث.

بالاضافة الى ذلك، فإن استخدام الانترنت واجهزة الحاسوب قد ساهم في تقدم هذه الصناعة، فمن أهم هذه الاستخدامات المتوقعة هو بوالص الشحن الالكترونية (Electronic Bills of Lading) والتي من المتوقع زيادة قبولها واستعمالها على المستوى الدولي. كما أنه من المتوقع ان ترتبط أنظمة الادارة في سلسلة النقل

1- Lloyds Shipping Economist, Vol 22, March, 2000

المتعددة بعضها البعض، الأمر الذي يقلل من العمل الروتيني الورقي (Paper work).

٧-١٨ النقل البحري واللوجستيات

تعتبر اللوجيستيات المحلية وسيلة لاختيار بعض المواد المنظورة مثل المواد الخام، شبه المصنعة، والمصنعة جزئياً والمواد المصنعة كلياً، وذلك من نقطة تزويدها وحتى تسليمها للمستهلك النهائي، وتساعد المعلومات المستمرة في الاختيار الأمثل للمواد مما يساهم في تخفيض كلفتها وكذلك رفع مستوى الخدمة، أمما عند النظر الى اللوجيستيات الدولية فإننا نجد أن الوضع يختلف عن ذلك، حيث تتطلب مزيداً من التعاون بين كافة الجهات ذات العلاقة الى درجة قد تتلشى فيها الحواجز.

ومما لا شك فيه ان الحواجز تتلشى بين النقل البحري واللوجيستيات، وكل ما يظهر من حواجز هي مزيفة وليست طبيعية وأساسها أنه كانت شركات النقل البحري تقوم بنقل البضائع من ميناء الى ميناء آخر، وترك طرف آخر للقيام بعمليات النقل البحري. أما حالياً، فتقوم شركات الخطوط المنظمة بتهيئة نفسها لتقديم اللوجيستيات اللازمة لتقديم خدمة من الباب - الى الباب، وبالتالي فهي تقوم بتشغيل السفن وخدمات النقل البري على الطرق وكذلك بالسكك الحديدية. كما أننا نجد حالياً شركات النقل التي تقدم خدمات تشمل قيمة مضافة (Value added services) مما حدى بشركات النقل الآن أن تعيد تقييم الخدمات المتعددة التي تقدمها بحيث تتوسع في الخدمات التي تحقق عائداً أكبر لمساهمي هذه الشركات.

ومن المتوقع أن تزداد حدة المنافسة بين المؤسسات التي تقدم الخدمات اللوجيستية (Logistic Suppliers) وستكون سلسلة الامداد في المستقبل أكثر عولمة وأكثر تركيزاً وأكثر اندماجاً. حيث يصل هذا لتطبيق مفهوم نقطة التسوق الواحدة

(One- Stop Shop) في خدمات النقل، حيث يجد الشاحن كافة الخدمات التي يريدها في نقطة واحدة، وهذا يتطلب الشفافية التامة في المعاملات، فلا يهم الشاحن من الذي سيقدم الخدمة ما دام سيتم تنفيذها بطريقة صحيحة. وقد يعني هذا ان المستقبل ليس واعداً للمؤسسات الصغيرة سواء كانت مقدمي خدمات الشحن (Freight Forwarder)، السماسرة المختلفين، مقدمي خدمات النقل البحري أو غيرهم، حيث لا تستطيع هذه المؤسسة الصغيرة منافسة الشركات العملاقة التي تملك مكاتب في دول ومناطق مختلفة من الكرة الارضية.

٧-١٩ الخلاصة

تم في هذا الفصل دراسة موضوع النقل متعدد الوسائط حيث يمثل هذا النشاط آخر التطورات التي يمر بها قطاع النقل بصورة عامة . وقد ترتب على ذلك تغيير في أدوار شركات النقل البحري حيث أصبحت تقدم خدمة النقل من الباب - الى الباب شاملة خدمة النقل البحري والنقل بالوسائط الأخرى وكذلك اللوجيستيات الأخرى الضرورية. كما تغير دور الموانئ فأصبحت تقوم بدور مركزي ينطلق الى الطرق البرية المختلفة ليتم من خلالها تسليم البضائع الى نقطة التسليم النهائية. كما ازدادت أهمية المناطق الاقتصادية الحرة لتنمية الاقتصاد الأردني . وبذلك يتضح من الفصول السابقة أن النقل البحري يمثل نشاطاً اقتصادياً متكاملًا يشمل النقل بالطرق الأخرى كما يشمل نشاطات الموانئ وكذلك اللوجيستيات الضرورية لهذا القطاع.

الفصل الثامن

النتائج والتوصيات

١٠٠- النتائج والتوصيات

٨-١ النتائج

يعرف النقل البحري بأنه خادم للتجارة (Servant of Trade) وعليه فإن هذا القطاع يحاول دائماً أن يتطور ليتلائم مع حاجات هذه التجارة. فنرى أن خدمات النقل البحري، أنواع السفن المختلفة، نوعية تعليف وتسييف البضائع، وكذلك المناطق الجديدة لنقل البضائع التي تعرضها التجارة، كل ذلك يتغير طبقاً بتغير حاجات التجارة.

فبصورة عامة فإن الشاحن يبحث عن بواخر مناسبة وقادرة على نقل بضائعه بسلامة كبيرة من مكان محدد الى مكان آخر محدد بتاريخ محدد أيضاً، على أن يتم المحافظة عليها، وبأرخص كلفة ممكنة، وبذلك يكون النقل البحري ملائماً لحاجات التجارة.

وفيما يلي اهم النتائج التي توصل اليها الباحث من خلال مناقشة العناصر المختلفة في البحث :

- ليس من المتوقع ان يفقد النقل البحري مركزه كأكثر وسائل النقل ملائمة، وعليه فإنه سيستمر في نقل الاغلبية الساحقة من البضائع.

- لا توجد في المملكة سياسة واضحة للنقل البحري. وقد أشارت خطط التنمية المختلفة الى أهمية متواضعة لصناعة النقل البحري، بالرغم من توفر العديد من عوامل نجاح لهذه الصناعة، مثل توفر الصادرات والواردات الاردنية بصورة كافية، ووجود علاقة قوية بين حجم التجارة الخارجية وقطاع النقل

البحري في المملكة، الاقتصاد الحر، الاستقرار السياسي، توفر الأيدي العاملة المؤهلة، وموقع الأردن الجغرافي المتوسط بين الشرق والغرب.

أ- لا تتوفر في المملكة مصادر موثوقة لاستقاء المعلومات المتعلقة بصناعة النقل البحري بسهولة ويسر. وعليه فإنه لا بد من توفير بنك أو مركز خاص بقطاع النقل البحري تتوفر لديه كافة المعلومات التي قد يحتاجها الباحث أو متخذ القرار، سواء من الناحية الفنية أو المالية أو التجارية أو غيرها.

ب- تضمنت الدراسة نتائج القياس الإحصائي لدوال الطلب على خدمات النقل البحري لكل من السلع والركاب في المملكة الأردنية الهاشمية وأشارت هذه النتائج إلى ما يلي:-

أولاً: أهمية متوسط دخل الفرد الحقيقي في تحديد الطلب على خدمات النقل البحري للسلع والركاب.

ثانياً: انخفاض مرونة الطلب السعرية لنقل السلع بحراً (الطلب غير مرن: معامل المرونة > 1).

ثالثاً: ارتفاع مرونة الطلب السعرية لنقل الركاب بحراً (الطلب مرن: معامل المرونة < 1).

ج- لا يزال حجم الاسطول الأردني صغيراً جداً، وبذلك فهو لا يؤثر على قطاع النقل العالمي، كما يزيد عمر السفن التي ترفع العلم الأردني عن عشر سنوات بل أن بعضها يزيد عن ٢٠ سنة، وهذا يعكس حالة هذه السفن الفسدة وكذلك

تكاليف تشغيلها وبسعي قدرة الاسطول البحري الاردني على المنافسة في السوق العالمية.

د- افترضت الدراسة وجود علاقة بين حجم النقل البحري ممثلاً بالحمولة الساكنة الكلية، وكل من الناتج المحلي الاجمالي وحجم التجارة الكلي وقطاع التعدين في المملكة وأمكن اثبات ذلك من خلال قياس المعاملات باستخدام الاحصاءات المتوفرة عنها خلال الفترة الواقعة بين ١٩٨٦ و ١٩٩٧.

هـ- ما زالت عملية الخصخصة (Privatization) في قطاع النقل البحري في بدايتها.

و- يتلشى الدعم لقطاع النقل البحري بصوره المختلفة. حيث لا يتوقع ان تقوم الحكومة بتقديم دعم مباشر أو غير مباشر لهذا القطاع الذي يعمل على أسس تجارية ليتمكن من المنافسة سواء كانت الداخلية أو الخارجية لا سيما من قبل اساطيل الدول المتقدمة في هذه الصناعة.

٨-٢ التوصيات

وفيما يلي أهم التوصيات التي يقدمها الباحث:-

- يوصى برفع أسعار نقل السلع بحراً ولكن دون مبالغة ، حيث أن رفعها بنسبة معينة سوف يؤدي الى انخفاض حجم السلع المنقولة بحراً ولكن بنسبة أقل منها، مما يريد من اجمالي إيرادات الشركات العاملة في مجال نقل البضائع بحراً.

أما بالنسبة لنقل الركاب بحراً ، فإنه يوصى ان لا تقوم الشركات العاملة في هذا المجال برفع أسعار نقل الركاب بحراً، لأن ذلك سيدفع الركاب للتحويل وباعداد كبيرة للانتقال بوسائل النقل الأخرى البرية أو الحوية، الا أنه يوصى بأن تقوم الشركات بإدخال التحسينات النوعية في عملية نقل الركاب بحراً بدلاً من اللجوء الى سياسة تخفيض الاسعار، وذلك بهدف جذب أنواع جديدة من المسافرين بحراً سواء للتقل أو الرحلات والتتزه، وبالتالي زيادة إيرادات هذه الشركات .

- يوصى بإجراء الدراسات اللازمة لقياس دوال العرض لخدمات النقل البحري في الاردن لأنواع السفن المختلفة.

- نظراً لانتشار استعمال النقل متعدد الوسائط، وتغير دور الموانئ بما يتلائم مع ذلك، فإنه يوصى أن تقوم الشركات الأردنية بتعديل أوضاعها لتتمكن من المنافسة في استعمال النقل متعدد الوسائط. كما أنه لا بد أن يقوم ميناء العقبة من اعادة دراسة الدور الذي يقوم به كمطقة اقتصادية حرة وكذلك ميناء محوري لخدمة النقل متعدد الوسائط واللوجيستيات في المنطقة.

- بالنسبة للتشريعات الأردنية فإنه يوصى أن يتم تعديلها بما يواكب حاجة قطاع النقل البحري ويتفق مع الاتفاقيات الدولية بهذا الخصوص وذلك للمساعدة في تسويق العلم الاردني والاستثمار في هذا القطاع العام، كما أنه يوصى بنشر الوعي بين كافة الاطراف المعنية بالنقل متعدد الوسائط واللوجيستيات مثل: ملاك ومشغلي السفن، الشاحنين، البنوك، مقدمي خدمات الشحن (Freight Forwarder)، الجمارك الموانئ، وكلاء السفن، أصحاب الشاحنات، شركات الطيران، وذلك لفهم المزيد عن النقل متعدد الوسائط واللوجيستيات وتطبيقاتها.

- حتى تحصل صناعة النقل البحري على الأهمية التي تستحقها بين الصناعات الأخرى في الاقتصاد الوطني، فإنه يوصى بوضع سياسة حكومية واضحة لهذه الصناعة، سواء من حيث تشجيع تسجيل السفن في الأردن، أو التسهيلات الضريبية، أو نقل البضائع الأردنية على السفن الأردنية أو شروط توظيف العمالة البحرية أو غيرها.

- التوصية بزيادة حجم الاسطول البحري الأردني خلال العشر سنوات القادمة وذلك لخدمة التجارة الأردنية على الأقل وربما بعد ذلك المساهمة في النقل البحري على مستوى عربي وعالمي. كذلك فإن الحاجة لتطوير الاسطول البحري الوطني كصناعة استراتيجية تخدم الدولة عند الضرورة لا تحتاج الى إعادة التأكيد. ويوصى بالتركيز على سفن البضائع السائبة حيث تمثل هذه البضائع الصادرات الأردنية الرئيسية من الفوسفات والبوتاس، وعليه فإنه يوصى بوضع خطة شاملة لجميع النشاطات البحرية والصناعية والمناطق الحرة في الأردن بحيث يتم تنفيذها خلال مدة معينة (١٠-١٥ سنة) وقد يكون من المناسب دراسة امكانية التعاون مع احد الدول او الشركات البحرية العربية الكبرى.

- يوصى باتخاذ خطوات عملية تتمثل بانسحاب الحكومة من الشركات المساهمة العامة في قطاع النقل البحري، وذلك لتحسين كفاءة هذه الشركات، وكذلك لجذب مستثمرين في هذا القطاع، ولتحقيق ذلك فإن القوانين المختلفة والأنظمة والتعليمات المتعلقة بامتلاك السفن وتسجيلها، وكذلك الضرائب المتعلقة بهذه الصناعة بحاجة الى إعادة نظر فيها، وتحديثها بصورة سريعة.

- يوصى أن يتم اسناد ادارة المؤسسات البحرية في المملكة الى موظفين تتطبق عليها شروط المؤهلات والخبرة والكفاءة المطلوبة لمثل هذه الوظائف المتخصصة .
- التوصية بتفويض الادارة البحرية المزيد من المرونة واللامركزية في بعض الصلاحيات اللازمة لتسيير العمل.
- اذا ما تم صم خدمات النقل البحري في اتفاقية التجارة والتعرفة العامة ("General Agreement on Tariff and Trade "GATT)، فانه يوصى بتقديم بعض التنازلات بهدف توفير درجة مقبولة للتوفيق بين أهداف مدونة سلوك القواعد للخطوط المنتظمة (UNCTAD Code of Conduct) ومبادئ الجات GATT.
- ان تنظيم عمل ودور بعض المؤسسات العربية والتي تساهم الحكومة الاردنية فيها اصبح ضرورة ملحة، فدعوة الجامعة العربية لتأسيس اتحاد عربي للشاحنين وكذلك لانشاء هيئة عربية لتصنيف السفن يجب تشجيعها، كما أنه من الضروري اعادة تفعيل دور الاتحاد العربي للناقلين البحريين.
- مع اقتراب توقيع اتفاقية سلام دائمة بين العرب واسرائيل فانه يتعين على المملكة ان تأخذ بعين الاعتبار النتائج الاقتصادية على المملكة لا سيما فيما يتعلق بمنافسة الاسطول والموانئ الاسرائيلية لمثيلاتها في الاردن.
- إن صناعة النقل البحري هي صناعة عالمية بطبيعتها، وبالتالي فان دور المنظمة البحرية العالمية (IMO) يجب تقويته حيث يوصى أن تقوم المملكة

بالانضمام لبعض الاتفاقيات البحرية المهمة الصادرة عن هذه المنظمة وبعض منظمات الامم المتحدة البحرية المتخصصة الاخرى، وبدون شك فان ذلك سيسرع الاردن في نفس مسار الدول الاخرى التي ساهمت بفعالية لتقديم هذه الاتفاقيات للمنظمة وكذلك مناقشتها ووضعها حيز التنفيذ.

- تعتبر مشروعات المشاركة (Joint Venture) بأنها نماذج عملية ومرنة وفعالة للتوسع في العمل، وكذلك لنقل العلم والمعرفة والتكنولوجيا، ولا بد للمملكة من التعاون مع الدول الاخرى لا سيما المتقدمة في المجال البحري بشقيه النقل والموانئ وفي التخصصات التالية:

- الادارة والتسويق
- الجوانب القانونية
- تمويل المشاريع
- نقل التكنولوجيا
- الاتفاقيات التجارية وغيرها.

فمن وجهة نظر فنية فانه من المتوقع ان تستمر المملكة في الاعتماد على الدول المتقدمة، سواء بصورة مباشرة أو غير مباشرة لا سيما في مجال صناعة السفن وقطع العيار وغيرها وبالتالي فان استمرار التعاون بين قطاع النقل البحري الاردني والدول المختلفة سيستمر، وبوصى بتشجيع هذا التعاون واستثماره لتطوير هذه الصناعة في المملكة.

- من أهم اهداف التسويق في قطاع النقل البحري هو التسويق التجاري للمؤسسات العاملة في هذا المجال، بالإضافة الى تسويق علم الدول لاجتذاب مستثمرين محليين أو أجانب لرفع علم الدولة، ولا بد أن يتم على أسس علمية،

وبالرغم من أن دراسات التسويقية قد لا تكون كافية من حيث دراسات السوق والدراسات التحليلية التي قد يحتاجها متخذ القرار، إلا أن هذه الصناعة ستبقى بحاجة لدراسات السوق البحري وذلك للبقاء في مثل هذا السوق المليء بالمناقسة والتغيير المستمر، وعليه فإنه يوصى بإجراء الدراسات التسويقية التي تخص السوق الأردني بصورة خاصة.

- من الضروري التكيف مع العولمة عبر استخدام وسائل التقنية والتعليم الحديثة كذلك من خلال استخدام وسائل الاعلام والاتصالات المتطورة، ولا بد من الإشارة الى فوائد العولمة المتمثلة في انسياب البضائع والاموال عبر الحدود دون عوائق ورفع الحواجز الجمركية أمامها بأسعار رخيصة مع امكانية احداث تدفق الاموال الى بعض الدول، مما قد يفيدنا في ايجاد فرص عمل جديدة.

أما بالنسبة لآثر العولمة على أساليب وتنظيم الادارة الحكومية، ومن أجل ان تتلائم مع متطلبات العولمة، فإنه من الضروري دراسة حجم الترهل في المؤسسات الحكومية (والمتمثل بوجود فائض من الايدي العاملة غير المنتجة) وتجميد الحجم الحالي للعمالة واعادة هندسة الادارة (الهندرة) للمؤسسات العاملة في قطاع النقل البحري كمدخل جديد للتطوير الاداري واعادة الهيكلة والتمكين واتباع اللامركزية ومكافحة الفساد الاداري حيثما وجد.

قائمة المراجع

الكتب

١. السيد، زياد، ١٩٨٤، الشحن والتجارة الخارجية، الجزء الثاني، شركة الشرق الاوسط للطباعة.
٢. السويدي، مختار، ١٩٩٦، إقتصاديات النقل البحري، الدار المصرية اللبنانية.
٣. بدوي، سميرة، ١٩٨٩، إقتصاديات النقل البحري في العالم، منشأة المعارف، الاسكندرية.
٤. حمدان، جمال، ١٩٦٧، شخصية مصر دراسة في عبقرية المكان، دار الهلال، القاهرة.
٥. سيد، الحاوي، ١٩٨٧، الادارة، مكتبة عين شمس، القاهرة.
٦. علوان، م.ي، ١٩٨٧، القانون الدولي العام، الاتفاقيات والوثائق الدولية، الجامعة الاردنية.
٧. قانون التجارة البحرية الاردني، ١٩٧٢، الاردن.
٨. قانون تشجيع الاستثمار، ١٩٨٥، الاردن.
٩. هدى، محمد سليمان، ١٩٨٣، إقتصاديات النقل البحري، دار الجامعات المصرية.

الدوريات والتقارير

١٢. احصائيات الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ١٩٩٧، الاسكندرية
١٣. إحصائيات التعداد السكاني لعام ١٩٩٤ - الاردن.
١٤. التقرير السنوي، دائرة الاحصاءات العامة، ١٩٩٧، الاردن.

١٥. التقارير السنوية ، دائرة الإحصاءات العامة (١٩٩٠-١٩٩٨) - الأردن.
١٦. التقارير السنوية لشركة البوتاس العربية (١٩٨٥-١٩٩٨) - عمان الأردن.
١٧. تقرير شركة البوتاس العربية ٢٠٠٠م، عمان الأردن.
١٨. التقارير السنوية لشركة الجسر العربي للملاحة ١٩٨٩-١٩٩٨ - العقبة / الأردن .
١٩. التقارير السنوية لشركة الخطوط البحرية الوطنية لاردنية (١٩٨٥-١٩٩٩) عمان.
٢٠. التقارير السنوية لشركة بئرا للملاحة (١٩٩٠-١٩٩٨) - عمان.
٢١. التقارير السنوية لشركة مناجم الفوسفات الاردنية (١٩٨٢-١٩٩٨) - عمان.
٢٢. تقارير مؤسسة الموانئ ١٩٧٩-١٩٩٨ - العقبة/الأردن
٢٣. الموازنة العامة، ١٩٩٤، حكومة المملكة الاردنية الهاشمية
٢٤. الميزانية العمومية - شركة الخطوط البحرية الوطنية الاردنية- للأعوام ١٩٩٠-١٩٩٨ (منشورة) عمان - الأردن.
٢٥. الميزانية العمومية، الشركة الاردنية الدولية للمشمارطة البحرية (١٩٩٠-١٩٩٧) - عمان، الأردن.
٢٦. النشرة الاحصائية ، للأعوام ١٩٩٦-١٩٩٩، البنك المركزي الاردني
٢٧. النقل البحري الاردني (عدد خاص) ٦ آذار ١٩٩٣، جريدة الاسواق الاردنية.
٢٨. تقارير الموازنة التقديرية - شركة الخطوط البحرية الوطنية الاردنية- للأعوام ١٩٩٠-١٩٩٨ (منشورة) عمان - الأردن.
٢٩. تقارير دائرة الابحاث - شركة الخطوط البحرية الوطنية الاردنية- (١٩٩٠-١٩٩٩).
٣٠. تقارير شركة الملاحة العربية المتحدة (١٩٨٢-١٩٩٧) الكويت.
٣١. تقارير نقابة وكلاء الملاحة (١٩٩٠-١٩٩٨) الأردن.
٣٢. تقارير وكلاء شركة الخطوط البحرية الوطنية الاردنية- (١٩٨٥-١٩٩٨).

٣٣. تقارير وزارة العمل ١٩٨٦-١٩٩٧ -الاردن.
٣٤. تقارير وزارة النقل ١٩٨٦-١٩٩٨ -الاردن.
٣٥. حسني، هاني، ١٩٩٤، التغيرات السياسية في الشرق الاوسط وتأثيرها على النقل البحري، ورقة قدمت لندوة اشياء بنك معلومات لقطاع النقل البحري العربي، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا ، الاسكندرية.
٣٦. عبد المنصف، احمد، ١٩٩٧، استراتيجيات تطوير الموانئ، الندوة الدولية الثالثة عشر للموانئ، معهد تدريب الموانئ بالاشتراك مع ميناء روتردام، ٢٣-٢٥ فبراير ١٩٩٧، شيراتون المنتزه، الاسكندرية.
٣٧. عبد المنصف ، أحمد، ١٩٩٩، المنافسة والتعاون في الخدمات على المستوى الدولي وأثرها على الدول العربية بشكل عام ودور الخليج بشكل خاص في ظل الثورة التكنولوجية.
٣٨. عبد المنصف، أحمد، ١٩٨٧، مقدمة الى السياسات البحرية الوطنية (محاضرات) الجامعة البحرية العالمية، مالمو، السويد.
٣٩. سجلات غرفة التجارة البحرية السعودية ١٩٩٧.
٤٠. سجلات الشركة السورية الاردنية للملاحة البحرية ١٩٩٧.
٤١. سجلات البنك المركزي الاردني (عدة سنوات).
٤٢. سجلات وزارة الاشغال العامة والاسكان (١٩٩٠-١٩٩٨) - الاردن.
٤٣. سجلات وزارة التخطيط (عدة سنوات) - الاردن.
٤٤. سجلات وزارة الصناعة والتجارة (١٩٩٠-١٩٩٧) - الاردن.
٤٥. سجلات وزارة النقل (١٩٩٠-١٩٩٩) - الاردن.
٤٦. كتعان، طاهر، منطقة العقبة الاقتصادية، جريدة الراي الاردنية، ٣٠/٧/٢٠٠٠ العدد ١٠٩١٧.
٤٧. متاد، مصطفى، عدد ١٧ أغسطس ١٩٩٢، الاستثمار في النقل البحري - مجلة الاق الاسبوعية - الاردن.

٤٨. ملحق الاسواق الاسبوعي (النقل البحري في الاردن) ١٩٩٣/٤/٦-٣/٣١
رقم ٥٥ و ٥٦ المجلد رقم ٢.
٤٩. منشورات الخطوط الحربية السودانية (١٩٩٢-١٩٩٧) - الخرطوم - السودان.
٥٠. الناتج المحلي الاجمالي الاردني للاعوام ١٩٩٣-١٩٩٧.

Books

- 51 Al Kushk, Abdulkarim Abu, 1985, **American Press and the Middle East, Arab-Israeli conflict 1948-1982** in 3 American Journals, Ph D Thesis, University of Wisconsin (Unpublished)
52. Arnolt, D.C. March 1993, **Positioning redefining the Concept**, Warrick Business School, University of Warrick.
- 53 Azzee, Baha Bin Hessien, 1980, **Shipping and Development in Saudi Arabia**, Ph. D Thesis, University of Wales.
- 54 Branch, E. Alan 1986, **Dictionary of Shipping International Trade Terms and Abbreviations**, Witherby & Co. Ltd.,
- 55 Branch, E.A. 1982, **Economics of Shipping Practice and Management**, Chapman and Hall. London
56. Bredima, Anna and Tzoannos, John 1990, **The Common Shipping Policy of the EC**, T.M.C. Asser Institute, The Hague, The Institute of Economic and Industrial research (IOBE) - Athens.
- 57 Chrzanowski, Igency, 1985, **An Introduction to Shipping Economics**, Fairplay Publication
- 58 Deakin, B.M. 1973, **Shipping Conferences**, London, Syndics of the Cambridge University Press
- 59 Downard, Johan M., 1984, **Managing Ships**. Fairplay Publication.
- 60 Evans and Marlow, 1990, **Quantitative Methods in Maritime Economics**, Fairplay Publications.

61. Frankel, E.G. January 1993, **Total Quality Management in Liner Shipping**, Maritime Policy.
62. Gabor, A., 1980 **Pricing Principles and Practice**, Hienemann Educational Books, London.
63. Goss, R O., 1970, **Studies in Maritime Economics**, CUP, London
64. Gunnar, K.S. and Williams, E.W. 1981, **Liner Conferences in the Container Age**, New York, Macmillan Publishing CO.
65. Hayouth, Yehuda, 1987, **Intermodality; Concept and Practico**, Lloyd's of London Press Ltd.
66. Hoyle, B.S. and Chichester, D. Hilling, 1990, **Seaport Systems and Spatial Changes**, John Willy & Sons.
67. International Convention on standards of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers, 1978 (STCW).
68. Jan Kmenta, 1981, **Elements of Econometrics**, London.
69. Jordan, Transportation, **Aqaba Port**, document presented at Amman 95, Middle East and North Africa Economic Summit, 29-31 October, 1995.
70. Jordanian Economy, **Business and Investment in Jordan**, 1995, Allied Accountants.
71. Katamin, N.M., 1984, **A Study of the accident situation in Jordan**, M.Sc. Thesis University of Birmingham, U.K.
72. Kendall, Lane C, 1983, **The Business of Shipping** (5th Edition), Cornell Maritime Press.
73. Khalaf, Ayed 1993, **Pricing in Liner Shipping**, M. Sc. Thesis, World Maritime University, Malmo, Sweden. (Unpublished)
74. Lambert, Douglas M., & Stock, James, 1993, **Startesic Logestics Management**, IRWIN.
75. Maritime Labour Conventions and Recommendations International Labour Organization, 1993.

76. Massad, Mustafa 1988, **Management Of Merchant Fleets with Emphasis on Technical Aspects**, M.Sc. Thesis, WMU, Sweden (Unpublished)
77. Monsef, A. A., 1987, **An Introduction to National Maritime Policies, Lectures**, World Maritime University, Malmo.
78. Muller, Gerhardt, 1990, **Intermodal Freight Transport**, University of New York.
79. **Multimodal Trasnport Handbook**, 1993, UNCTAD.
80. Satty, Thomal L. 1988, **Decision making for Leaders – The Analytical Hierarchy Process for Decision in a complex world**, University of Pittsburgh, RWS Publication, Pittsburg, PA
81. Seaton, Bruce, June 1987, **Contemporary Transportation** (from Intermodal Age)
82. Stevens, E. F. and Butterfield, C.S.J. 1981, **Shipping Practice**, Pitman, London.
83. Stopford, Maritin, 1991, **Maritime Economics**, Harbor Collins Academic.
84. Suoub, Hussein, **Multimodal Transport, The Prospects for Jordan**, 1994, M. Sc. Thesis, World Maritime University.
85. **The Market Research Society Yearbook, 1979/80**, The Market Research Society, London.
86. **Transport, Infrastructure and Construction, 1995**, Business and Investment in Jordan, Allied Accountants.
87. **UNCTAD/ ICC Rules for Multimodal Document**.
88. **United Nations Convention on International Multimodal Transportation of Goods, 1980**, UNCTAD.
89. Whitelegg, John, 1988, **Transport Policy in the EEC**, Toutledge

90. Zurek, Janusz, 1990, **Maritime Transport n Belgium and in Holland:**
A state of the Art, Maritime Transport Economics Institute,
University of Gdansk
- 91 Zurek, Janusz, 1991, **Shipping and Ports in National Economy,**
Economics Relations and Models, Maritimes Transport Economic
Institutes University of Gdansk.
- 92 Zurek, Janusz, 1991, **the Importance of Polish Sea Transport in the**
country's Balance of Payments ,University of Gdansk, Poland.

Periodicals & Papers

93. Dinwoodie, J., 1988, Shipping Operational Research in Hard cases of
Soft? University of Plymouth, Department of Shipping and Transport
94. Exports – Imports Traffic via Aqaba Port during 1994/1995, Port
Authority Report, December, 1996.
95. Frankel, E.G., 15-25 January 1992, Shipping Management Paper,
Seminar on Fleet Management, AMTA, Alexandria, Egypt.
96. Frankel, E.G., Jan 1992, Hierarchical Logic in Shipping Policy and
Decision Making, Massachusetts Institute of Technology, Seminar on
Fleet Management, AMTA, Alexandria.
97. Frankel, E.G., October 5, 1989 The impact of Joint Venturing on Liner
shipping Financial Operational and Institutional Issues, Paper
Presented at ICC- Symposition of Maritime Joint Venturs, Singapore.
98. JNSL, COSCO Jordan Far East Line Joint Venture Agreement 1989.
99. JNSL, Reports 1989, 10 years of progress.
100. JNSL Wickhams Ltd, General Agent's Agreement, 1994.

101. Kalindage, Y.C., 2-6 November 1992, Policy of Liberalization in Shipping and its Impact on Developing Countries, Paper presented at the Maritime Policy Seminar, World Maritime University, Malmo, Sweden.
102. Ledger, G., 1993 Conceptual Models in Shipping, Centre for International Shipping and Transport, Institute of Marine Studies, University of Plymouth.
103. Lloyds List, Magazine Focus, October, 1994.
104. Lloyds Shipping Economist, Vol. 22, March, 2000.
105. Nicolaus Haye & Co. (records), 1994, Bremen-Germany.
106. Open University, 1980, M205 Fundamentals of Computing, Block V Information Systems, Unit 4 Data Modeling.
107. Port Marketing, 19-23 June 2000, Seminar, WMU-Port of Hamburg, World Maritime University, Malmo, Sweden
108. Port of Antwerp Statistics, 1994
109. Rickmers/Hapag-Lloyds Shchedule Book Feb./March 1994
110. Seatrade Business Review, March-April, 1988.
111. Steele, J., 1986, Transport Policy and the European Court, Transport, JCIT, April
112. UNCTAD Secretariat, 1990, Recent Development Towards the Establishment of the EEC Common Shipping Policy, Review of Maritime Transport
113. UNCTAD, 1970, Liner Conference System- TD/B/C 4/REV 1
114. UNCTAD, 1990, Protection of Shippers Interest, Experiences in Freight Rate Negotiations, TD/B/C 4/332, Geneva
115. United Nations Convention on International Multimodal Transportation of Goods, 1980, UNCTAD
116. UNIFOOD Company, 1993-1996, Records, Amman, Jordan.